EDICIÓN DIGITAL Nº 53 - 19 DE AGOSTO DE 2024

CRONO

26 AÑOS

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS

IMPERDIBLES PÓSTERS DE LOS GANADORES



TRIUNFO CAPITAL

Trucco debutó como ganador en Buenos Aires tras 206 carreras y, a la vez, acreditó el primer éxito del Challenger en TC junto a Rodolfo Di Meglio. Santero ganó la Etapa Regular.

ADEMÁS: LO QUE DEJÓ EL TC EN SAN JUAN

ENTREVISTAS A URCERA, ABELLA Y PIOVANO

TC PISTA: AZAR POR TRIPLICADO

TODA LA ACTUALIDAD DE TCM, TCPM, TCPK, TCPPK, TN, TP, T4000 ARGENTINO, F2A, F3M Y F4NG

CORVEN URCERA TC2024

PASIÓN

Pasión por lo que hacemos



www.corvenautopartes.com.ar

04 TC EN BS. AS.: Trucco jugó su carta ganadora en cada una de las largadas y con su conquista se sacó una mochila de encima.

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente

Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda

Fotografía
BH y PrensaPro

Community Manager
Paula F. de la Fuente

Arte, Diseño y Diagramación
Victoria Marra

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867

Asesoría Legal y Jurídica
Dra. Claudia Capó

Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar



"PERSEVERA Y

Lo dijo Trucco, quien tuvo que esperar 206 carreras en el TC para feste
y al trabajo, primero con su equipo y ahora junto a Di Meglio. Sante



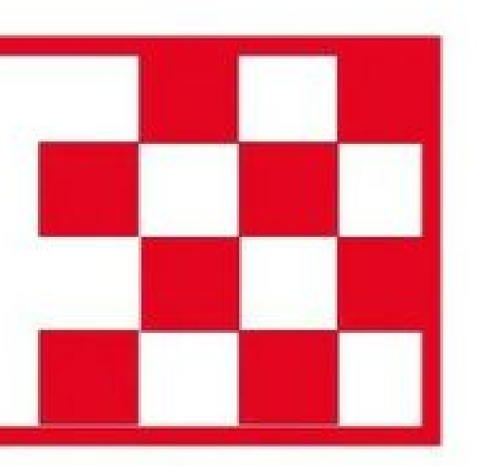
TRIUNFARÁS"

...ejar en lo más alto del podio con el Challenger. Fue el premio al esfuerzo ...ero fue 2° y se quedó con la Etapa Regular. Canapino volvió y fue 3°.



TC 10ª FECHA

BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO





El último triunfo de Trucco fue el 28 de noviembre de 2010 en TC Pista y en Buenos Aires. 13 años y medio después volvió a celebrar. Lo acompañan Santero y Canapino.

Con los ojos rojos, llenos de lágrimas, bajó Juan Martín Trucco del Dodge Challenger. Se abrazó con los integrantes del Di Meglio Motorsport, subió al costado del auto y gritó bien fuerte: *"Vamooooooo"*. El de Tres Algarrobos soltó toda la alegría contenida en segundos, cuando, por fin, se consagró como el 225° ganador de Turismo Carretera.

Debió esperar 206 carreras para conocer el dulce sabor de la victoria, aunque a veces la probó (Olavarría 2015 en Olavarría, cuando llegó primero pero por un toque lo colocaron como escolta de Matías Rossi; o en La Pampa 2023, cuando un polémico roce de Germán Todino lo relegó al segundo puesto, por ejemplo) y no pudo concretarla. Pero cuando ganó su serie en esta cita del "Gálvez", ante una multitud en las tribunas, Juan fue contundente: *"Tengo el mejor auto de carrera que manejé en mi vida"*. Y lo demostró en la final.

Eligió el lado externo para mover –en la serie derrotó a Agustín Canapino largando desde ese sector– y en la partida doblegó a Julián Santero, quien no podía seguirle el ritmo en los primeros metros. Pero en la segunda vuelta, el Pace Car cortó la velocidad para apagar las llamas en el Camaro de Gastón Mazzacane (ver Fue solo...) y en el relanzamiento nuevamente se metió adelante por afuera.

Con el paso de las rondas, Trucco se despegó de Santero con un funcionamiento superlativo (*"Clasifiqué en todas las vueltas"*, confesó), aunque en la 12ª vuelta, otra vez entró el Auto de Seguridad por el despiste de Juan Garbelino en Ascari. Con el semáforo verde, Santero se tiró con todo por adentro y salió al frente del pelotón a la salida del Ciervo, en tanto que Marcos Quijada le ganaba el 3° puesto a Canapino. Sin embargo, otro Pace Car debió interrumpir la velocidad para sacar al Mustang de Nicolás Trosset de la leca en Salotto y le devolvió las ilusiones a "Truquito". *"El que quedara adelante en el Ciervo, ganaba"*, dijo el ganador, quien también aguantó por adentro en el reinicio y salió bien plantado a la recta antes de Salotto, pero Santero lo porfió por afuera y recién aflojó en medio del curvón.

"Estoy lleno de emoción. Son muchos años. Empecé en el TC Pista, con mi equipo; después lo tuve que cerrar e ir por otro lado. Gané en 2015, en Olavarría, donde me terminan sacando el triunfo; venía ganando en pila de carreras, que se me esca-



Al mando del Mustang alistado por el LCA Racing, Santero culminó 2° y se adueñó de la Etapa Regular.

paban... Pero como dice el dicho, persevera y triunfarás. Después de tanto tiempo, y acá en Buenos Aires, es un sueño y no puedo pedir más", comentó Juan emocionado.

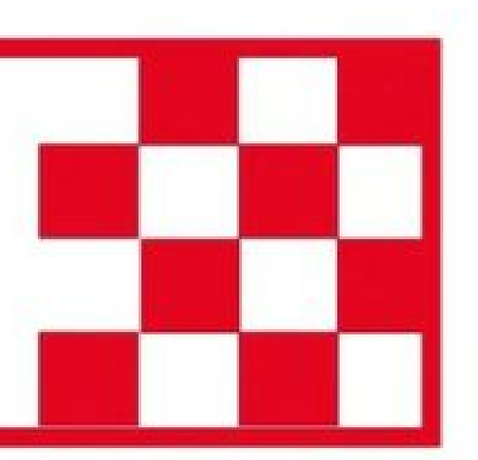


Cuando la ACTC anunció el proyecto de los autos de Nueva Generación, Trucco y Di Meglio no dudaron en ponerse al hombro al Dodge Challenger, pero el desarrollo les costó y las primeras fechas fueron difíciles e infelices. *"Andaba muy mal, no podíamos hacerlo funcionar. Pero nunca bajamos los brazos, trabajamos con la categoría a la par y pudimos ir levantando hasta lo que es hoy; el mejor auto que manejé. Ojalá que podamos seguir por este camino y vengan muchas victorias más"*, expresó Trucco.

19 años después...

El Di Meglio Motorsport celebró su tercer triunfo en el TC, en Buenos Aires, con un Dodge. Las primeras alegrías fueron en la temporada 2005, el 1 de mayo (5ª fecha) y el 17 de julio (9ª), con la GTX gris de José Ciantini. Casi dos décadas después, y con el Challenger, "Rodo" volvió a lo más alto del podio. Y fue literal, porque festejó con Trucco. "¡Grande, 'Frank'!".







En su retorno, Canapino (3°) se despidió de la Chevy con un muy buen resultado. En San Luis se subirá al Camaro que corrió Ortelli.



El motor del Dodge del A&P Competición dejó con las manos vacías a Chapur (poleman) cuando marchaba 5°.

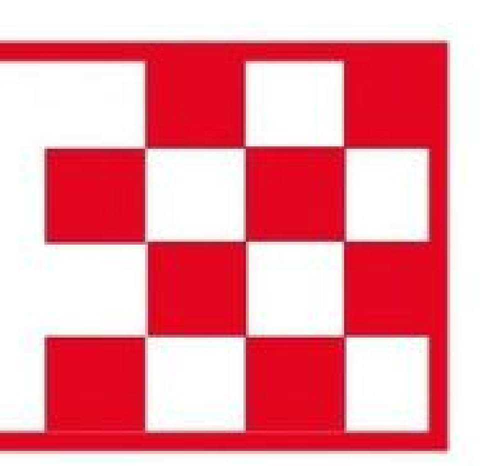


Promisorio estreno del Camry de Agustín Martínez. Una falla lo retrasó en la serie, pero en la final se recuperó hasta el 12° lugar.


CICCARELLI JUNTAS
87 AÑOS CICCARELLI JUNTAS
SEGUINOS
juntasciccarelliok
juntasciccarelli
FS340G
ALTA TEMPERATURA
GRIS
Formador de Junta Fluida
DON TELMO
TRANSPORTE
VESPRINI
ALTA RESISTENCIA A FLUIDOS LÍQUIDOS Y GASES
ALTA ADHERENCIA SOBRE DIVERSAS SUPERFICIES
DURABLE ANTE ALTA EXIGENCIA MECÁNICA
ALTA COMPRESIBILIDAD Y RECUPERACIÓN
340ºC 644ºF
IDEAL P/ ALTAS TEMPERATURAS
SILICONA OXÍMICA
Cartucho 300ml
Ideal p/Talleres
Pomo 85gr
Ideal p/línea liviana
Pomo 35gr
Ideal p/motos
Formador sellador de juntas
Accesorios
PICO CON GUÍAS RECTAS
35g 85g 300ml
PICO CON GUÍAS A 45º
35g 85g 300ml
PICO CON TAPA ROSCA
35g 85g 300ml
PISTOLA APLICADORA
(CARTUCHOS 300ML)
VER MÁS PRODUCTOS
MODO DE APLICACIÓN



BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO





No se destacó como en otras presentaciones, empero, Ciantini llegó 5° y se presta para pugnar por la Copa luego de su ingreso como ganador del torneo de carreras especiales.



Ebarlín otra vez se metió en el top diez con el Camaro al culminar 9° y entró al Play Off.



No fue un buen domingo para Craparo, quien fue sancionado en la serie por un toque con Todino y desertó en la final tras la rotura del motor.

POR LOS BOXES

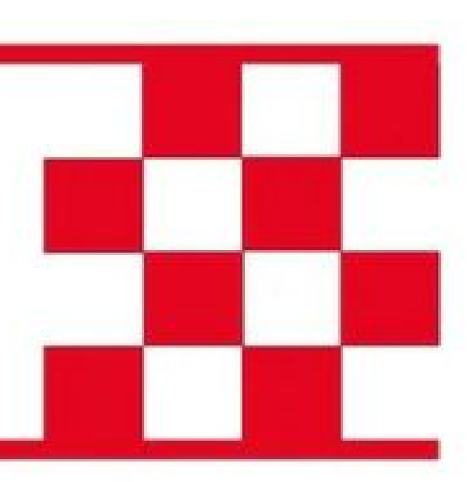
SANTERO SE LLEVÓ LA ETAPA REGULAR. Ante las magras performances de José Manuel Urcera (25°) y Mariano Werner (abandonó), y alcanzar su cuarto podio del año, Santero se alzó con la primera parte del certamen y comenzará la Copa de Oro con 23 puntos; 15 de bonus y ocho por la victoria en Viedma. *"Esto es una locura. Quiero comenzar agradeciéndoles a todos los chicos del LCA Racing y a Mauri Candela por los motores. Cumplimos los objetivos que nos habíamos puesto en esta parte de campeonato, que eran ganar una carrera, estrenar el Mustang y ganar la Etapa Regular, así que estoy muy feliz",* indicó el mendocino, quien reconoció que quería sumar ocho puntos más para la fase de definición. *"Quería ganar y me parece que se notó. Intenté dos veces y lo pude pasar a Juan Martín, después él hizo lo mismo, bastante agresivo, pero no tengo problemas porque a mí me gusta correr así. Traté de doblar en Salotto a la par, arriba de 230 km/h pero no pude, y espero que la gente haya disfrutado del espectáculo"*, señaló.

LOS OTROS ONCE DE LA COPA. Además de Santero, tanto Werner como Valentín Aguirre, Esteban Gini y Urcera arrancarán el Play Off con ocho puntos por los triunfos conseguidos durante el año. Marcos Quijada, Diego Ciantini, Santiago Mangoni, Mauricio Lambiris, Ricardo Risatti, Juan Bautista De Benedictis y Juan José Ebarlín tendrán que ganar para aspirar a la corona, mientras que Germán Todino (venció en Concepción) y Marcos Landa, quienes salieron del grupo de los 12 tras sus deserciones en Buenos Aires, tratarán de ingresar como "tres del último minuto".

VOLVIO EL "TITAN". Quizás antes de lo previsto, ya que restaban cinco competencias de IndyCar, Canapino se desvinculó del Juncos Hollinger Racing "en común acuerdo" con la estructura comandada por Ricardo Juncos, según el comunicado oficial. Lo cierto es que el Canning Motorsport le comenzó a alistar una Chevy (ex José Malbrán) cuando se enteraron que regresaría al TC y en Buenos Aires cumplió su 219ª carrera. *"Le agradezco a todo el equipo, que los llamé la semana pa-*



BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO





En su carrera 400 y en el estreno de otro Camaro del Pradecon Racing, Ledesma no pudo cerrar como quería: paró en la décima vuelta cuando transitaba 10°.



Problemas en la caja y el embrague obligaron a abandonar a Mangoni, quien luchará en la Copa con el flamante Camaro.



Fin de semana para el olvido. Werner sufrió con las bombas de combustible y se guardó en boxes con el Mustang.

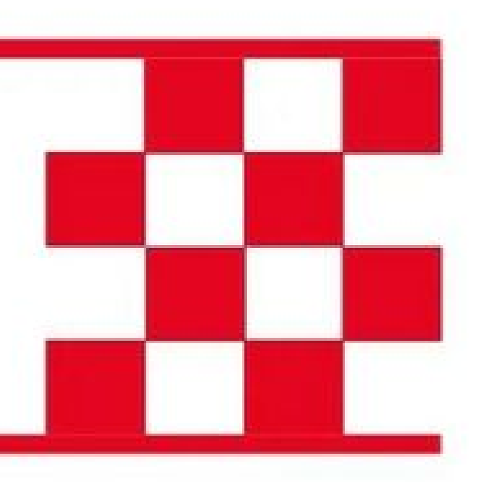
sada y le dije que quería correr en Buenos Aires y armaron un auto en días; y gracias al TC, que está en su mejor momento y no veo la hora de manejar al Camaro. Despedir a la Chevy en el podio, acá en Buenos Aires, con La 15 completa, fue muy emocionante, así que muchas gracias a todos*", manifestó el arrecifeño luego de su 57° podio.

FUE SOLO UN SUSTO. A punto de cumplir la primera vuelta de carrera, el Camaro de Mazzacane expidió una lengua de fuego en la parte trasera, la cual se convirtió en una bola de fuego a la salida del curvón Salotto. "*Sentí un calor impresionante y de repente no veía más nada por el humo negro que tenía en el habitáculo, por eso lo detuve en el medio de la pista*", contó el "Rayo" sobre el episodio que asustó al ver la cola del Chevrolet envuelto en llamas. Por fortuna, los más de 20 autos que venían detrás desaceleraron, el platense pudo salir rápidamente y los servicios de emergencia actuaron con celeridad.

NADIE SE LO QUISO PERDER. Con 50 presentes, esta cita en el "Gálvez" fue la más convocan-



BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO





Al mando del Camaro del RV Racing, Ardusso concretó un auspicioso 6° puesto para lo que viene.



Ortelli volvió con un Camaro 0km y no ligó: rompió el motor antes de clasificar y recibió un toque en la final.



El "Gurí" Martínez tampoco tuvo suerte en la carrera y abandonó a poco del final con el flamante Mustang.

te de la temporada, superando por tres máquinas a los 48 pilotos que habían estado en la 4ª fecha de Toay. A los retornos de Nicolás Cotignola, Federico Iribarne, Leandro Mulet, Christian Dose, Sergio Alaux, Juan Garbelino (con un Torino del Alifraco Sport) y Diego De Carlo, se sumaron las invitaciones a Guillermo Ortelli y Omar Martínez, además del regreso al país de Agustín Canapino, tras su paso por IndyCar. A último momento se bajó Martín Serrano por problemas en el motor del Toyota en el banco de pruebas.

LOS NUEVA GENERACION SON MAYORIA. En Buenos Aires se estrenaron diez modelos nuevos y fueron 34 en total. Entre los Camaro se destacaron los de Alaux (armado por el Giavedoni Sport sobre una estructura 0km), De Carlo (el LRD cuenta con tres), Facundo Ardusso (sobre la base de la Chevy del RV Racing), Santiago Mangoni y Guillermo Ortelli (ambos del Canning Motorsport y el que condujo el saltense quedará para Canapino a partir de San Luis). Cotignola hizo los primeros kilómetros con el Torino que armó el Trotta Racing, y por el lado de los Toyota Camry movieron Esteban Gini, Agustín Martínez (dejó el Ford con el que había sido autorizado a correr las primeras fechas) y Marcelo Agrelo, quien cambió el Dodge por el modelo japonés.

LEDESMA CUMPLIO 400 CARRERAS CON AUTO NUEVO. El marplatense alcanzó las 400 carreras en el TC y lo hizo con un Camaro 0km del Pradecon Racing. El "Señor de las cuatro décadas" debutó el 21 de febrero de 1998 con un Ford en Mar de Ajó y un año después, el 14 de marzo de 1999 en Nueve de Julio, ganó por primera vez. Hoy cuenta con 26 triunfos en finales, 63 en series, 31 pole positions y un campeonato, el recordado de 2007 con la Chevy del HAZ Racing Team, temporada en la que ganó seis de las 14 fechas y se consagró con anticipación. *"Nunca pensé correr ni una, ni dos, mucho menos 400. Disfrutamos, sufrimos, pero sobre todo vivimos por y para el Turismo Carretera. Gracias a todos los que fueron y son parte de este camino. Corrí esta carrera 400 como aquella vez en 1998, con la misma pasión de siempre"*, sostuvo quien abandonó, pero como decía nuestro amigo Marcelo Vivo, *"la magia sigue intacta"*.

INVITADOS DE LUJO. La idea de la ACTC, que en un principio parecía irrisoria, de invitar a Ortelli y Martínez para que manejen los autos de Nueva Generación en el mítico "Gálvez" ante miles de personas, se concretó. El "Guille" se subió a un Camaro del Canning Motorsport para el delirio de "La 15" y el "Gurí" hizo lo propio con un Mustang de su equipo para el deleite de "La 4". Y "los viejitos" no desentonaron. El saltense no pudo clasificar por la rotura del motor, fue 13° en la serie y desertó en la final tras recibir un toque de Norberto Fontana (fue excluido por la maniobra), mientras que el entrerriano se metió 27° el sábado, terminó 7° en la batería y abandonó. Eso sí, por resolución del Comité Ejecutivo de la ACTC, ninguno de ellos sumó puntos para el campeonato.

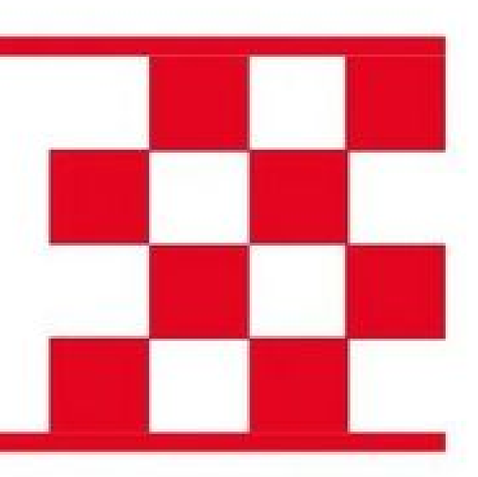
"GIGANTE" EN UN CAMARO. Sobre una estructura Chevrolet 0km y con el armado de la carrocería a cargo de Pablo Morales, Fontana inició el proyecto del Chevrolet Camaro que atenderá el equipo Hermanos Álvarez Motorsport en el taller de Chacabuco. *"A este creo que lo vamos a llamar Antonio. Ahora a armarlo para la carrera de San Luis"*, anunció el arrecifeño, quien dejó a su Chevy "Antonia".

BUEN ESTRENO DEL CAMRY. Después de correr las nueve primeras fechas del año con Ford, Agustín Martínez estrenó el Toyota de Nueva Generación con un 3° puesto en clasificación, lo que emocionó a todo el equipo del "Gurí" por el esfuerzo realizado. En la serie, una falla en el cable captor del motor preparado por Daniel Berra lo retrasó al 10° sitio, por lo que largó 27° y arribó 12°.

¡SUELTA AL CABALLITO! Pasarán dos años para que Juan Pablo Gianini vuelva a acelerar un TC. El tricampeón de TC Pick Up atrasó el armado del Ford Mustang para poner la Ranger nueva en pista en la fecha pasada, pero ahora abocará al equipo en el armado del prototipo. *"Queremos terminarlo y probarlo antes de volver. La idea es estrenarlo antes de fin de año, para la penúltima o última fecha. Esta semana trabajaremos sobre el auto"*, comentó "Juampi" en la grilla del "Gálvez".



BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO





Ahora con Toyota, Agrelo ingresó a boxes cuando circulaba 9°, regresó a pista y concluyó 21°.

10 de los 12 pilotos clasificados a la Copa de Oro, acompañados por Juan Carlos Lucio Godoy (Presidente Ejecutivo de RUS). De izq. a der.: arriba Ebarlín, Lambiris, Mangoni, Quijada, Aguirre y Urcera; abajo Werner, Ciantini, De Benedictis y Risatti. Faltan Santero (ganador Etapa Regular) y Gini.

63
NICOLÁS
BONELLI
TC

11
MATÍAS
CANAPINO
TCP

51
THOMÁS
RICCIARDI
TCP

159
BLAS
SEFCHEK
TCP

















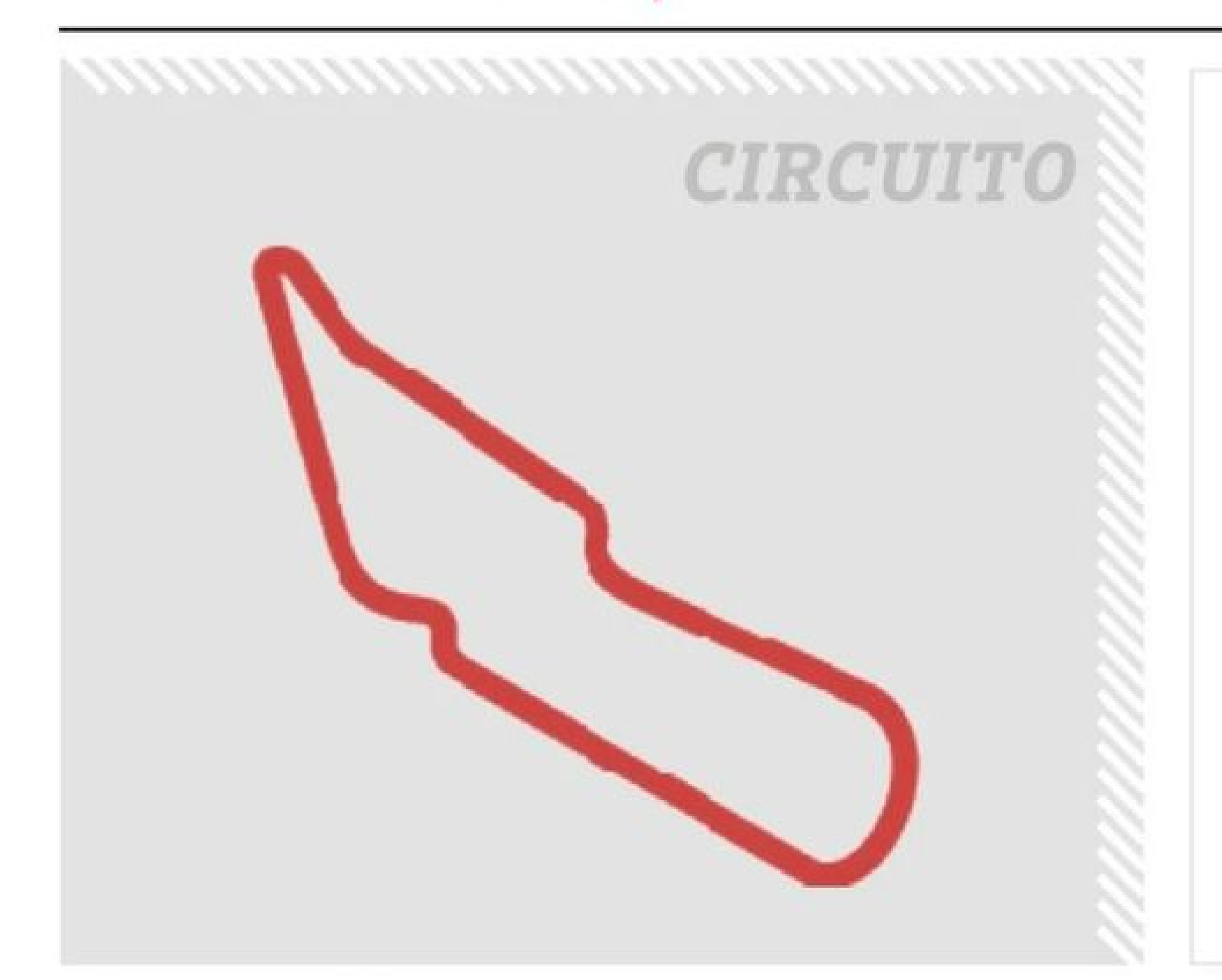
www.rusmed.com @RusMedTeam



BUENOS AIRES
17 Y 18 DE AGOSTO



AUTÓDROMO JUAN Y OSCAR GÁLVEZ | 5.641 MTS.



EL CLIMA

SÁBADO
NUBLADO



DOMINGO
NUBLADO



PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca		Tiempo / Dif.
1°	79	Chapur, Facundo	GTX		01:29.375
2°	86	Canapino, Agustín	Chevy	a	0.070
3°	95	Martínez, Agustín	Camry	a	0.082
4°	96	Benvenuti, Juan Cruz	Camaro	a	0.105
5°	9	Trucco, Juan Martín	Challenger	a	0.140
6°	68	Santero, Julián	Mustang	a	0.207
7°	127	Agrelo, Marcelo	Camry NG	a	0.237
8°	157	De Benedictis, Juan B.	Mustang	a	0.304
9°	19	Ciantini, Diego	Camaro	a	0.312
10°	94	de la Iglesia, Lautaro	GTX	a	0.349
11°	83	Ardusso, Facundo	Camaro	a	0.367
12°	197	Quijada, Marcos	Camaro	a	0.456
13°	22	Ebarlín, Juan José	Camaro	a	0.507
14°	7	Landa, Marcos	Torino NG	a	0.556
15°	3	Todino, Germán	Mustang	a	0.776
16°	123	Vázquez, Martín	GTX	a	0.793
17°	172	Álvarez, Santiago	Camaro	a	0.840
18°	121	Craparo, Elio	GTX	a	0.873
19°	11	Ledesma, Christian	Camaro	a	0.874
20°	5	Mangoni, Santiago	Camaro	a	0.896
21°	85	Risatti, Ricardo	Camaro	a	0.986
22°	63	Bonelli, Nicolás	Chevy	a	1.086
23°	88	Trosset, Nicolás	Mustang	a	1.120
24°	6	Lambiris, Mauricio	Mustang	a	1.237
25°	47	Fontana, Norberto	Chevy	a	1.310
26°	1	Werner, Mariano	Mustang	a	1.379
27°	221	Martínez, Omar	Mustang	a	1.442
28°	12	Mazzacane, Gastón	Camaro	a	1.499
29°	21	Fritzler, Otto	GTX	a	1.515
30°	34	Spataro, Emiliano	Ford	a	1.551
31°	161	Candela, Kevin	Torino NG	a	1.681
32°	4	Castellano, Jonatan	GTX	a	1.943
33°	107	Martínez, Tobías	Torino NG	a	2.099
34°	122	Jakos, Andrés	Camry	a	2.159
35°	75	Alaux, Sergio	Camaro	a	2.226
36°	53	Iribarne, Federico	Camaro	a	2.478
37°	115	De Carlo, Diego	Camaro	a	2.528
38°	77	Carinelli, Augusto	GTX	a	2.575
39°	31	Ponce de León, Gabriel	Ford	a	2.741
40°	10	Aguirre, Valentín	Camaro	a	2.760
41°	13	Catalán Magni, Juan T.	Mustang	a	2.775
42°	114	Ferrante, Gastón	Camry	a	2.962
43°	38	Cotignola, Nicolás	Torino NG	a	3.102
44°	231	Urcera, José Manuel	Mustang	a	3.241
45°	23	Gini, Esteban	Camry	a	6.557
46°	56	Mulet, Leandro	GTX	a	6.721
47°	60	Dose, Christian	Chevy	a	6.977
48°	71	Abella, Sebastián	Torino	a	11.260

PR: 227,218 km/h. **ST:** Garbelino y Ortelli. RT Martínez, T., Mulet, Castellano, Urcera, Ortelli y Jakos 6/10 (motor).

1ª SERIE (5V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Benvenuti, J. Cruz		07:31.392
2°	Chapur, Facundo	a	1.298
3°	de la Iglesia, Lautaro	a	1.661
4°	Agrelo, Marcelo	a	3.642
5°	Ebarlín, Juan José	a	4.214
6°	Ledesma, Christian	a	4.731
7°	Vázquez, Martín	a	6.316
8°	Candela, Kevin	a	15.879
9°	Mazzacane, Gastón	a	17.668
10°	Fontana, Norberto	a	18.354
11°	Jakos, Andrés	a	18.747
12°	De Carlo, Diego	a	19.277
13°	Mulet, Leandro	a	26.478
14°	Aguirre, Valentín	a	1 vta.
15°	Bonelli, Nicolás	a	1 vta.
16°	Garbelino, Juan	a	2 vtas.

PR: 224,944 km/h. **RV:** de la Iglesias, en la 4, en 1:30.010 a 225,615 km/h. **NL:** Cotignola.

2ª SERIE (5V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Trucco, Juan Martín		07:28.977
2°	Canapino, Agustín	a	1.392
3°	De Benedictis, J. B.	a	5.253
4°	Ardusso, Facundo	a	5.625
5°	Álvarez, Santiago	a	12.213
6°	Landa, Marcos	a	13.040
7°	Trosset, Nicolás	a	13.152
8°	Fritzler, Otto	a	13.467
9°	Mangoni, Santiago	a	13.844
10°	Werner, Mariano	a	14.447
11°	Urcera, José Manuel	a	17.462
12°	Castellano, Jonatan	a	19.021
13°	Ortelli, Guillermo	a	20.780
14°	Carinelli, Augusto	a	22.592
15°	Alaux, Sergio	a	24.360
16°	Dose, Christian	a	38.286

PR: 226,154 km/h. **RV:** Canapino, en la 5, en 1:29.585 a 226,685 km/h. **NL:** Catalán

3ª SERIE (5V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Santero, Julián		07:29.162
2°	Quijada, Marcos	a	4.579
3°	Ciantini, Diego	a	4.909
4°	Lambiris, Mauricio	a	8.411
5°	Risatti, Ricardo	a	10.364
6°	Spataro, Emiliano	a	10.966
7°	Martínez, Omar	a	12.325
8°	Iribarne, Federico	a	15.223
9°	Martínez, Tobías	a	15.662
10°	Martínez, Agustín	a	16.341
11°	Todino, Germán	a	18.085
12°	Craparo, Elio	a	18.086
13°	Gini, Esteban	a	21.127
14°	Ponce de León, G.	a	22.369
15°	Abella, Sebastián	a	39.371
16°	Ferrante, Gastón	a	4 vtas.

PR: 226,061 km/h. **RV:** Santero, en la 4, en 1:29.748 a 226,274 km/h. **R:** Craparo por MP a Todino.

288,5 km/h

Fue la velocidad máxima medida en el frenaje de la chicana de Ascari registrada en el Camaro de Christian Ledesma, por lo que los autos de Nueva Generación llegaban, en promedio, 8 km/h más rápido que los clásicos modelos.

227,218 km/h

Es el nuevo récord histórico de velocidad promedio para un giro en autódromo. Fue en la vuelta en clasificación que le permitió a Facundo Chapur quedarse con su primera pole position, bajando en 986 milésimas el récord de Quijada del año pasado.

MODELO POR MODELO

MARCA	Poles	Series	Carreras	Podios	RV
Ch. Chevy	3	9	1	6	2
C. Camaro	1	4	1	6	
Dodge GTX	1	3		2	2
D. Challenger		1	1	1	1
Ford Falcon	1	4	2	6	
Ford Mustang	3	6	3	6	4
Torino					
Torino ACTC			1	1	
T. Camry			1	2	1
T. Camry NG					

SIGLAS DE REFERENCIA

- **PR** = Promedio.
- **ST** = Sin tiempo.
- **RT** = Recargo por técnica.
- **RV** = Récord de vuelta.
- **MP** = Maniobra peligrosa.
- **NL** = No largó.
- **R** = Recargo.
- **AP** = Apercibimiento.
- **PS** = Pase y siga.
- **EP** = Excluido parcial.
- **RVL** = Recargo por velocidad largada.
- **PAT** = Penalización "A" por técnica.

EL GANADOR

Juan Martín Trucco



Fecha de nacimiento: **21 de enero de 1987.**
Lugar de nacimiento: **Tres Algarrobos, Bs As.**
Debut en TC: **13 de febrero de 2011, en Mar de Ajó.**
Carreras: **206**
Campeonatos: **-**
Récord de vuelta: **1**
Podios: **16**
Victorias en finales: **1**
Victorias en series: **10**
Pole position: **1**

GRILLA FINAL DE TC



Fila	Piloto	Piloto
FILA 1	Trucco, Juan Martín	Santero, Julián
FILA 2	Benvenuti, Juan C.	Canapino, Agustín
FILA 3	Chapur, Facundo	Quijada, Marcos
FILA 4	de la Iglesia, Lautaro	Ciantini, Diego
FILA 5	De Benedictis, Juan B.	Ardusso, Facundo
FILA 6	Agrelo, Marcelo	Lambiris, Mauricio
FILA 7	Ebarlín, Juan José	Risatti, Ricardo
FILA 8	Álvarez, Santiago	Ledesma, Christian
FILA 9	Spataro, Emiliano	Vázquez, Martín
FILA 10	Martínez, Omar	Fritzler, Otto
FILA 11	Iribarne, Federico	Candela, Kevin
FILA 12	Mangoni, Santiago	Martínez, Tobías
FILA 13	Mazzacane, Gastón	Werner, Mariano
FILA 14	Martínez, Agustín	Fontana, Norberto
FILA 15	Urcera, José Manuel	Todino, Germán
FILA 16	Jakos, Andrés	Craparo, Elio
FILA 17	Castellano, Jonatan	De Carlo, Diego
FILA 18	Ortelli, Guillermo	Gini, Esteban
FILA 19	Mulet, Leandro	Ponce de León, G.
FILA 20	Carinelli, Augusto	Alaux, Sergio
FILA 21	Abella, Sebastián	Dose, Christian
FILA 22	Bonelli, Nicolás	Garbelino, Juan
FILA 23	Ferrante, Gastón	Landa, Marcos
FILA 24	Trosset, Nicolás	Aguirre, Valentín
FILA 25	Cotignola, Nicolás	

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Trucco, Juan Martín		49:10.110
2°	Santero, Julián	a	0.622
3°	Canapino, Agustín	a	1.129
4°	Quijada, Marcos	a	5.513
5°	Ciantini, Diego	a	6.051
6°	Ardusso, Facundo	a	10.410
7°	de la Iglesia, Lautaro	a	10.959
8°	Lambiris, Mauricio	a	11.194
9°	Ebarlín, Juan José	a	11.835
10°	Fritzler, Otto	a	13.867
11°	Álvarez, Santiago	a	18.358
12°	Martínez, Agustín	a	18.776
13°	De Benedictis, Juan B.	a	20.563
14°	Spataro, Emiliano	a	20.814
15°	Castellano, Jonatan	a	20.815
16°	Candela, Kevin	a	24.485
17°	Martínez, Tobías	a	25.289
18°	Risatti, Ricardo	a	25.775
19°	Ferrante, Gastón	a	32.664
20°	Carinelli, Augusto	a	33.153
21°	Agrelo, Marcelo	a	33.413
22°	Aguirre, Valentín	a	33.847
23°	Ponce de León, G.	a	34.468
24°	Jakos, Andrés	a	35.965
25°	Urcera, José M.	a	40.017
26°	Bonelli, Nicolás	a	41.051
27°	De Carlo, Diego	a	41.294
28°	Landa, Marcos	a	49.699
29°	Dose, Christian	a	54.007
30°	Gini, Esteban	a	1 vta.
31°	Abella, Sebastián	a	5 vtas.
32°	Iribarne, Federico	a	6 vtas.
33°	Martínez, Omar	a	6 vtas.
34°	Ortelli, Guillermo	a	9 vtas.
35°	Mangoni, Santiago	a	9 vtas.
36°	Todino, Germán	a	10 vtas.
37°	Trosset, Nicolás	a	11 vtas.
38°	Chapur, Facundo	a	12 vtas.
39°	Mulet, Leandro	a	12 vtas.
40°	Vázquez, Martín	a	13 vtas.
41°	Ledesma, Christian	a	15 vtas.
42°	Benvenuti, Juan C.	a	15 vtas.
43°	Garbelino, Juan	a	15 vtas.
44°	Werner, Mariano	a	16 vtas.
45°	Alaux, Sergio	a	16 vtas.
46°	Craparo, Elio	a	20 vtas.
47°	Mazzacane, Gastón	a	24 vtas.

PR: 172,092 km/h. **RV:** Trucco, en la 18, en 1:30.127 a 225,322 km/h. **NL:** Cotignola. **EXC:** Fontana por toque a Ortelli. **R:** Castellano por toque a Spataro. **A:** Gini por MP a De Carlo y Chapur por MP a Quijada.

LA CARRERA CADA 5 VUELTAS

LARGADA - PILOTO		5ª VUELTA	10ª VUELTA	15ª VUELTA	20ª VUELTA	25ª VUELTA
1°	Trucco	Trucco	Trucco	Trucco	Trucco	Trucco
2°	Santero	Santero	Santero	Santero	Santero	Santero
3°	Benvenuti	Benvenuti	Canapino	Canapino	Canapino	Canapino
4°	Canapino	Canapino	Quijada	Quijada	Quijada	Quijada
5°	Quijada	Quijada	Chapur	de la Iglesia	Ciantini	Ciantini
6°	Chapur	Chapur	Ciantini	Ciantini	de la Iglesia	Ardusso
7°	de la Iglesia	Ciantini	Ardusso	Ebarlin	Ardusso	de la Iglesia
8°	Ciantini	Ardusso	Agrelo	Ardusso	Lambiris	Lambiris
9°	De Benedictis	Agrelo	de la Iglesia	Lambiris	Ebarlin	Ebarlin
10°	Ardusso	de la Iglesia	De Benedcitis	Fritzler	Fritzler	Fritzler

CAMPEONATO GENERAL

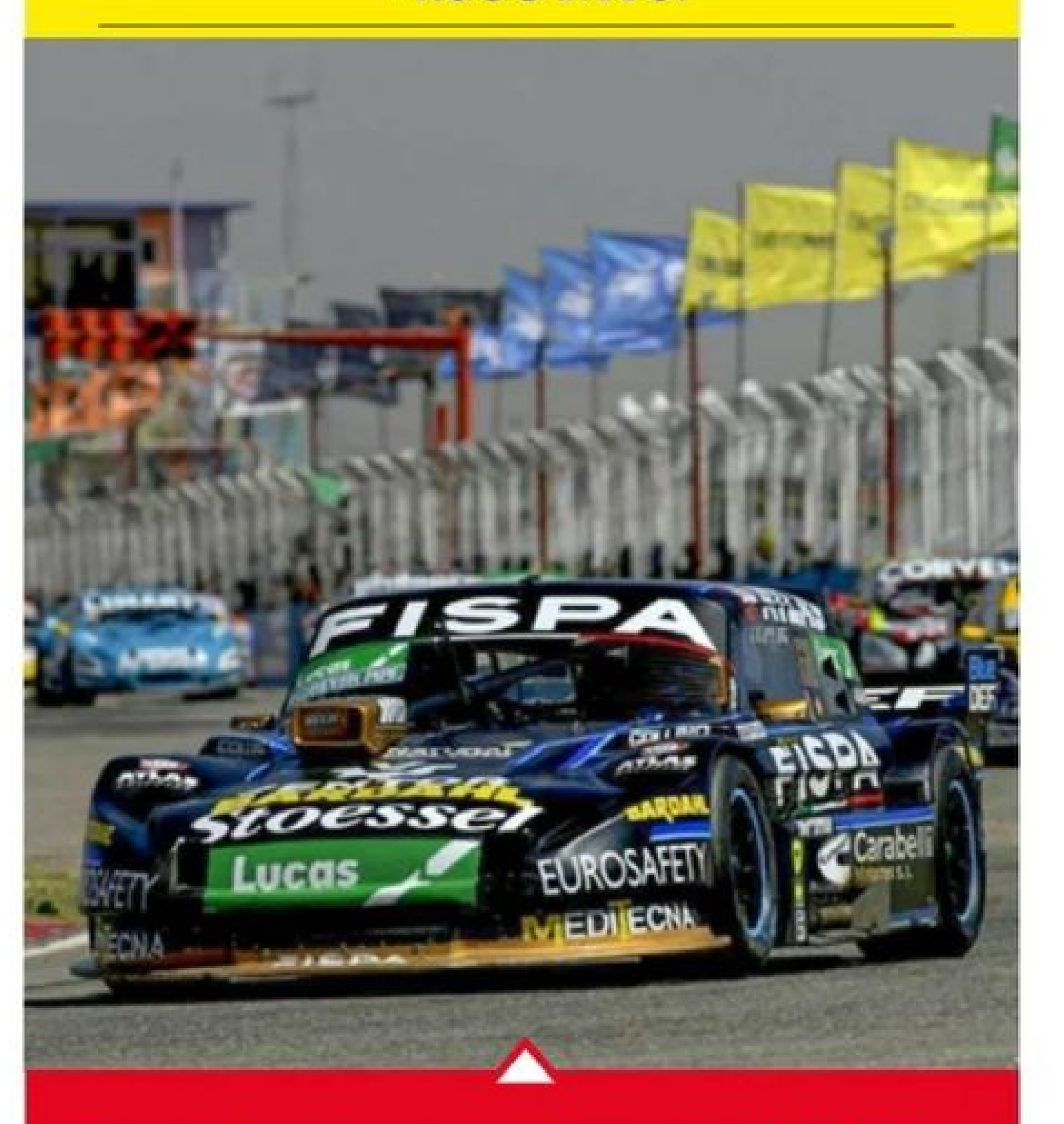
POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 EL CALAFATE 26/02	#2 VIEDMA 17/03	#3 NEUQUÉN 07/04	#4 VIEDMA 28/04	#5 T. RÍO HONDO 12/05	#6 C. DEL URUGUAY 26/05	#7 RAFAELA 16/06	#8 POSADAS 07/07	#9 SAN JUAN 28/07	#10 BUENOS AIRES 18/08
1	68	Santero, Julián*	Mustang	289	35.5	**47**	5	19	41.5	42	31	5	21	42
2	6	Lambiris, Mauricio	Mustang	284	30	24	14	38	32.5	28	28	31	28	30.5
3	19	Ciantini, Diego	Camaro	270	25	6	33	44	10	32.5	42	24.5	19	34
4	231	Urcera, José Manuel*	Mustang	268	34.5	34	**45**	14	24.5	34.5	9	38.5	24	10
5	197	Quijada, Marcos	Camaro	255	7	38	15	31	3	39	24.5	42	20	35.5
6	1	Werner, Mariano*	Mustang	241	26	42	32	**44.5**	7	18.5	6.5	35	27	2.5
7	23	Gini, Esteban*	Toyota	222	38.5	35.5	27.5	10	17.5	8.5	**44.5**	24	11	5
8	157	De Benedictis, Juan B.	Mustang	220,5	21	14.5	6.5	35.5	28	33	24	20	12	26
9	10	Aguirre, Valentín*	Camaro	205	6.5	8	34.5	15.5	**45**	29.5	17	30	6	13
10	85	Risatti, Ricardo	Camaro	204	30.5	2	29.5	3.5	21	21.5	10	32	34	20
11	22	Ebarlín, Juan José	Camaro	203	4.5	30.5	19	3	24.5	5	26	31.5	30	29
12	5	Mangoni, Santiago	Camaro	199,5	16	4.5	12	26	3	31	32.5	33.5	37	4
13	3	Todino, Germán*	Mustang	198,5	12	25.5	24	14.5	12	**47**	28.5	9.5	22	3.5
14	94	de la Iglesia, Lautaro	GTX	198,5	25.5	32	23	26	4.5	16.5	5	17	17	32
15	7	Landa, Marcos	Torino NG	196	26.5	6.5	27.5	25	33	24	23.5	17.5	3	9.5
16	4	Castellano, Jonatan	GTX	193	12.5	2	38.5	20.5	17	35	35	9.5	3	20
17	9	Trucco, Juan Martín*	Challenger	191,5	3	12	13.5	6	18.5	20	22.5	25	26	**45**
18	172	Álvarez, Santiago*	Camaro	191	29	20	16.5	21.5	6	13	15	3	**40**	27
19	88	Trosset, Nicolás*	Mustang	183,5	17	3	28.5	5	29.5	25	15.5	**47**	8	5
20	83	Ardusso, Facundo	Camaro	183	16	29.5	5.5	15	31.5	3.5	32.5	7	10	32.5
21	107	Martínez, Tobías*	Torino NG	179	**43**	9	10.5	4	29.5	25	3	22.5	13	19.5
22	95	Martínez, Agustín	Toyota	179	26	25.5	8	32	11	2	14.5	13	23	24
23	96	Benvenuti, Juan Cruz	Camaro	163	0	20	38	19.5	15.5	4.5	35	19.5	3	8
24	121	Craparo, Elio	GTX	162	30	3.5	42	32	11	4	7	12.5	18	2
25	79	Chapur, Facundo	GTX	159,5	0	32	6	34.5	35.5	2	25	0	15	9.5
26	21	Fritzler, Otto	GTX	155	29	22.5	11	11	25	17.5	3	6.5	3	26.5
27	12	Mazzacane, Gastón	Camaro	137	13	6.5	2	8	39	4	18	27.5	16	3
28	127	Agrelo, Marcelo	Toyota	137	7	18	18	21.5	27	4.5	7	13.5	3	17.5
29	11	Ledesma, Christian	Camaro	133	6	3	13	4.5	20	5.5	41	5.5	29	5.5
30	122	Jakos, Andrés	Toyota	114,5	9.5	19	5.5	4.5	2.5	6.5	3	22	31	11
31	114	Ferrante, Gastón	Toyota	114	9	16	8	22.5	4	14	12	3.5	9	16
32	13	Catalán Magni, Juan T.	Mustang	112,5	5.5	28	22	2	6	27.5	11.5	7	3	0
33	123	Vázquez, Martín	GTX	106		3.5	3.5	30	13	11	5	10	25	5
34	34	Spataro, Emiliano	Falcon	93,5	15.5	7.5	2	5	10	22.5	2.5	5	0	23.5
35	63	Bonelli, Nicolás	Chevy	90	25.5	9.5	7.5	5.5	5	7	2	5	14	9
36	47	Fontana, Norberto	Chevy	88,5	0	10	26	3.5	16		19.5	6	7	0.5
37	77	Carinelli, Augusto	GTX	77,5	12	8	3	3	6	2	9.5	14	5	15
38	161	Candela, Kevin	Torino NG	76,5	10.5	1.5	20.5	6	2.5	3		9	3	20.5
39	53	Iribarne, Federico	Camaro	75	5.5	9	5	10	9.5	10	3	18		5
40	177	Londero, Ayrton	Falcon	71	19	13	3	20	5	8	3			
41	115	De Carlo, Diego	Camaro	53		15	3	7	8	9	3	0		8
42	86	Canapino, Agustín	Chevy	38,5										38.5
43	38	Cotignola, Nicolás	Torino NG	28	17	4	2	2	3					0
44	75	Alaux, Sergio	Camaro	25,5	3	2	6	8			4.5			2
45	31	Ponce de León, Gabriel	Falcon	24				2		3	7		0	12
46	134	Jalaf, Matías	Falcon	22		3	3			12	4			
47	111	Garbelino, Juan	Torino	22		11	3	3		3				2
48	71	Abella, Sebastián	Torino	20	0	3		3		5		3	3	3
49	60	Dose, Christian	Chevy	9				3						6
50	56	Mulet, Leandro	GTX	6				3		0				3
51	72	Serrano, Martín	Toyota	3									3	

* Cantidad de triunfos. *En rojo, clasificados a la Copa. *En azul, los 3 del último minuto



14 Y 15 DE SEP | SAN LUIS

AUTÓDROMO R. HERNÁNDEZ, 4.500 MTS.



Santero logró su segunda victoria de 2023 y arrancó la Copa de Oro con todo.

12ª FECHA	28 Y 29 DE SEPTIEMBRE | PARANÁ
13ª FECHA	19 Y 20 DE OCTUBRE | SAN NICOLÁS
14ª FECHA	11 Y 12 DE NOVIEMBRE | TOAY
15ª FECHA	30 DE NOVIEMBRE Y 01 DE DICIEMBRE |LA PLATA



COPA DE ORO

Pos.	Piloto	Bonus	#1	#2	#3	#4	#5	Ptos.
1°	Santero, Julián	23						23
2°	Werner, Mariano	8						8
3°	Aguirre, Valentín	8						8
4°	Gini, Esteban	8						8
5°	Urcera, José M.	8						8
6°	Quijada, Marcos	0						0
7°	Ciantini, Diego	0						0
8°	Mangoni, Santiago	0						0
9°	Lambiris, Mauricio	0						0
10°	Risatti, Ricardo	0						0
11°	De Benedictis, Juan B.	0						0
12°	Ebarlín, Juan José	0						0

En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón).





Impuso condiciones

Massa ganó de punta a punta la final en el trazado N° 7 porteño, tras superar a Chialvo y Suárez.

El piloto del Aimar Motorsport logró su tercer triunfo de la temporada, algo que en la previa era esperable dado que el sábado había logrado la pole position y también dominó la pre final, en la que al cabo de diez giros fue escoltado por Nicolás Suárez y Sebastián Caram.

En la final volvió a plasmar su dominio luego de 20 vueltas, pese al intercambio que hubo en la segunda posición, donde Martín Chialvo superaba al mencionado Suárez en la séptima vuelta e intentaba dar alcance a Brian Massa. Al final, la competencia tuvo un trámite sostenido y un inconveniente técnico menor en su auto no tuvo consecuencias en la posición del ganador.

Clasificación (20 vueltas): 1° Massa; 2° Chialvo; 3° Suárez; 4° Santiago Baztarrica; 5° Valentín Jara; 6° Teo Schropp; 7° Valentino Alaux; 8° Santino Ortiz; 9° Sebastián Caram; 10° Franco Ledesma; etc.

Campeonato: Suárez, 192 puntos; Baztarrica, 184; Massa, 180; Jara, 132; Chialvo, 127; etc.


Siempre al frente en Buenos Aires: además, el cordobés es el más ganador del año pese a su ausencia en la fecha de Neuquén.


Chialvo volvió al podio: largó 4° y terminó 2°.


Buen trabajo de Alaux, 7° en la final.


El líder del torneo, Suárez, quedó 3° y completó todas las finales del año en el podio.

PRÓXIMA FECHA: **15 DE SEPTIEMBRE EN SAN LUIS.**





JUAN MARTÍN TR

9JMT

EN TC (BUENOS AI

PRIMER GANADOR CON DODGE CHALLENGER



EROS, MECÁNICOS Y A LA FAMILIA SILVA EN LOS MOTORES, POR EL GRAN
OBTENIDO, CON LA PASIÓN Y LAS GANAS DE SIEMPRE ¡VAMOS POR MÁS!

CANN
MOTORSP

TRIUNFO DE

SANTIAG

E

PRIMER GANADOR CON

CAMARO





CONSTRUCCIONES
TORRES

















O ÁLVAREZ



EN TC (SAN JUAN, 28/07/2024)













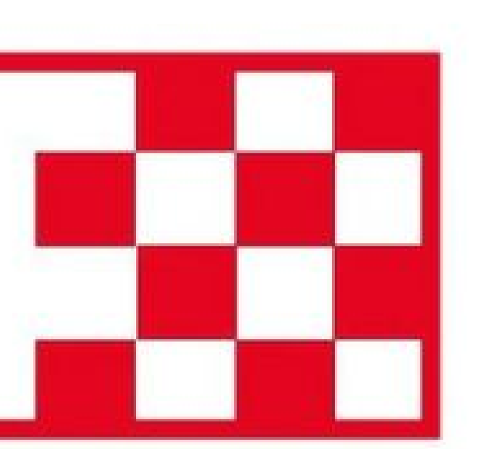








SAN JUAN – VILLICUM
27 Y 28 DE JULIO



TEXTO: G.L.C | FOTOS: BH

"OLVIDATE, CONFÍA EN MÍ"

Álvarez estrenó el Camaro del equipo Canning Motorsports con una brillante victoria en el "Desafío de las Estrellas". Mangoni y Risatti completaron el podio a puro Chevrolet.

Vuelta 29. El Pace Car ingresó a pista para retirar el Torino de Sebastián Abella de la leca, al costado de la pista, y Guillermo Ortelli, director deportivo del Canning Motorsports pulsó la radio para hablarle a Santiago Álvarez, quien después de las dos detenciones obligatorias por boxes para reemplazar las ruedas derechas y recargar 40 litros de combustible (beneficiado por el previo ingreso del Auto de Seguridad, en cuyo relanzamiento estaba alejado del pelotón), quedó al frente de la hilera. *"Santi, es la carrera de tu vida, vas a quedar en la historia si sos el primer ganador con Camaro. Poné todo, eh, dale, apretá los dientes"*, se escuchó en la transmisión oficial. *"Olvidate, confía en mí"*, respondió el joven de Ferré, de 25 años y solo 24 carreras en la máxima.

Ante el semáforo verde, y pese al embate inicial del escolta Juan José Ebarlín, Álvarez defendió con uñas y dientes la primera posición y, una vez que pudo alejarse, se encaminó hacia su primera alegría en el TC. *"Estoy muy feliz. De los diez años en los que estoy en el automovilismo, el sueño era llegar al TC y llegamos, y es el premio al sacrificio de muchas cosas que no se ven"*, dijo Santi emocionado. Y continuó: *"Veníamos de un año muy malo, hicimos el esfuerzo de cambiar el auto y le agradezco a toda mi familia, al equipo, a Ferré, a todos por este triunfo"*.

La confianza de Álvarez se la dio el nuevo auto que le entregó el equipo, motorizado por Ezequiel Giustozzi, que le permitió hacer tranquilos los últimos giros. *"Tenía un gran auto, lo pudimos aprovechar desde que lo pusimos en pista y cayó once*

puntos", comentó el flamante ganador, el 224° de la historia del TC.

Su compañero y tocayo, Santiago Mangoni, completó el 1-2 del conjunto de Canning y se despidió de la Chevy de la mejor manera. *"Estoy feliz por Santi y por su familia. Si yo no puedo ganar, quiero que gane Santi, porque son de primera y tiene muy merecido este resultado. El potencial del equipo es espectacular y quedó demostrado con el trabajo en boxes y el 1-2. Di todo de mí en esta carrera y despedir la Chevy de esta manera es muy hermoso"*, expresó con emoción.

Y entre otro mar de lágrimas de alegría y desahogo estaba Ricardo Risatti, quien después de 78 competencia en el TC, logró su primer podio. *"No puedo hablar... Es mérito de todos los chicos del equipo, de mi familia, quería tener un auto para pelear de igual a igual, ahora lo tengo y siento una emoción muy grande. Uno lucha mucho para estar acá, son muchos años en la categoría y creo que lo merecía, así que espero estar a la altura, poder pelear y seguir cosechando estos buenos resultados"*, manifestó el cordobés.



Momento clave en la carrera. Álvarez ingresó al box y justo salió el Pace Car, lo que le permitió volver a pista en primer lugar.



Mangoni se despidió de la Chevy del Canning Motorsport con un brillante 2° puesto.

FINAL (35V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Álvarez, Santiago		1:10:05.854
2°	Mangoni, Santiago	a	2.039
3°	Risatti, Ricardo	a	3.457
4°	Jakos, Andrés	a	4.378
5°	Ebarlín, Juan José	a	4.885
6°	Ledesma, Christian	a	5.055
7°	Lambiris, Mauricio	a	5.339
8°	Werner, Mariano	a	5.847
9°	Trucco, Juan Martín	a	6.003
10°	Vázquez, Martín	a	6.394
11°	Urcera, José M.	a	6.531
12°	Martínez, Agustín	a	6.909
13°	Todino, Germán	a	7.102
14°	Santero, Julián	a	7.103
15°	Quijada, Marcos	a	7.459
16°	Ciantini, Diego	a	7.791
17°	Craparo, Elio	a	8.028
18°	de la Iglesia, Lautaro	a	8.313
19°	Mazzacane, Gastón	a	9.174
20°	Chapur, Facundo	a	9.649
21°	Bonelli, Nicolás	a	9.793
22°	Martínez, Tobías	a	10.365
23°	De Benedictis, Juan B.	a	10.666
24°	Gini, Esteban	a	10.922
25°	Ardusso, Facundo	a	20.320
26°	Ferrante, Gastón	a	27.136
27°	Trosset, Nicolás	a	58.908
28°	Fontana, Norberto	a	1 vta.
29°	Aguirre, Valentín	a	4 vtas.
30°	Carinelli, Augusto	a	8 vtas.
31°	Abella, Sebastián	a	9 vtas.
32°	Agrelo, Marcelo	a	13 vtas.
33°	Fritzler, Otto	a	15 vtas.
34°	Castellano, Jonatan	a	18 vtas.
35°	Candela, Kevin	a	18 vtas.
36°	Serrano, Martín	a	19 vtas.
37°	Benvenuti, Juan Cruz	a	25 vtas.
38°	Landa, Marcos	a	28 vtas.
39°	Catalán Magni, Juan T.	a	35 vtas.

PR: 127,442 km/h. **RV:** Lambiris, en la 18, en 1:42.270 a 149,745 km/h. **EXC:** Spataro por toque a Agrelo. **R:** Santero por MP a Todino. **NRP:** Catalán Magni.



SAN JUAN – VILLICUM
27 Y 28 DE JULIO



Al volante del Camaro del LRD Performance, Risatti (3°) logró su primer podio en la categoría, tras 78 carreras.



Jakos, desde San Juan con los motores del "Chino" Martínez, cerró su mejor participación del año con un 4° lugar.

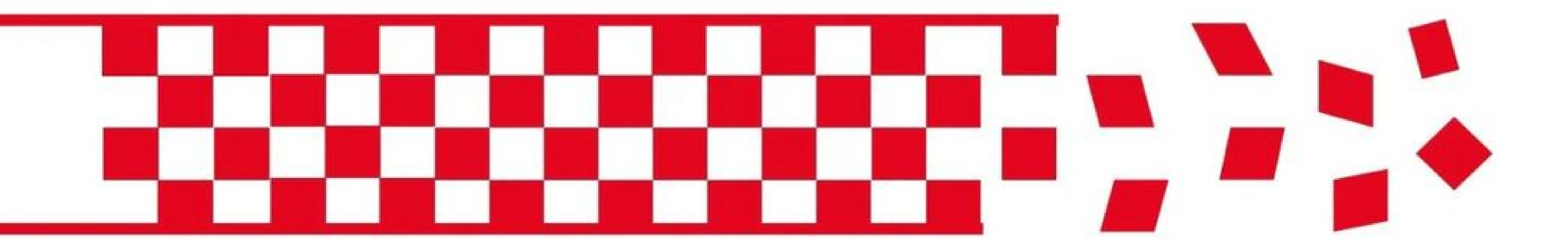
GRILLA POR SORTEO

FILA 1	Ledesma, Christian	Jakos, Andrés
FILA 2	Ferrante, Gastón	Vázquez, Martín
FILA 3	Carinelli, Augusto	Candela, Kevin
FILA 4	Fontana, Norberto	Spataro, Emiliano
FILA 5	Abella, Sebastián	Bonelli, Nicolás
FILA 6	Catalán Magni, Juan Tomás	Ponce de León, Gabriel
FILA 7	Serrano, Martín	Risatti, Ricardo
FILA 8	Craparo, Elio	Ardusso, Facundo
FILA 9	Mazzacane, Gastón	Ebarlín, Juan José
FILA 10	Benvenuti, Juan Cruz	Martínez, Agustín
FILA 11	Álvarez, Santiago	Chapur, Facundo
FILA 12	Martínez, Tobías	Fritzler, Otto
FILA 13	de la Iglesia, Lautaro	Trucco, Juan Martín
FILA 14	Agrelo, Marcelo	Urcera, Juan Manuel
FILA 15	Trosset, Nicolás	Mangoni, Santiago
FILA 16	Ciantini, Diego	Lambiris, Mauricio
FILA 17	Werner, Mariano	Gini, Esteban
FILA 18	Aguirre, Valentín	Santero, Julián
FILA 19	De Benedictis, Juan Bautista	Castellano, Jonatan
FILA 20	Landa, Marcos	Todino, Germán
FILA 21	Quijada, Marcos	

*Ponce de León y Serrano debieron cambiar motor y se ubicaron últimos en su grupo.



Luego de quedarse con la bolilla N°1 y pese a sufrir una demora a la hora de cambiar la rueda delantera, Ledesma finalizó con un buen 6° sitio.





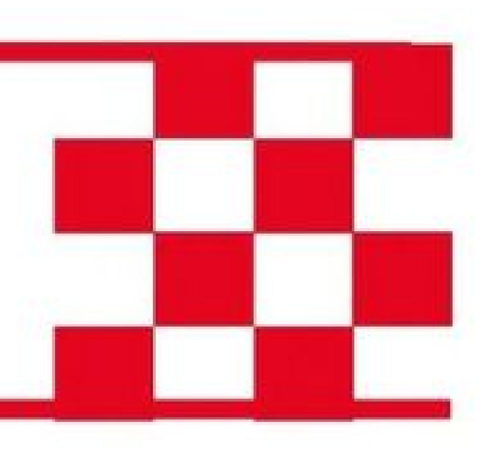
Gran trabajo del Trotta Racing al momento del cambio de ruedas del Torino del local Tobías Martínez (22°), siendo el más veloz en 6.4 segundos.



Fantástico trabajo de Lambiris, quien largó desde boxes y llegó en el 7° puesto con el Mustang del Maquin Parts.



SAN JUAN – VILLICUM
27 Y 28 DE JULIO





Con mejoras aerodinámicas, Trucco obtuvo un meritorio 9º puesto con el Challenger.



Muy buena 15ª posición de Quijada, después de partir desde el último cajón de la grilla y sufrir un trompo.



Todos los pilotos del presentes en el Estadio Aldo Cantoni tras el sorteo de la grilla de largada.



Felicita a sus pilotos por el espectacular 1-2 en la final del Desafío de las Estrellas de TC en San Juan (28/07/2024)

SANTIAGO ÁLVAREZ

1°

CHEVROLET

SANTIAGO MANGONI

2°



Bastidas tomó Paraná

Tras sumar un nuevo triunfo, el volante local estiró la ventaja en el certamen. Tambucci y Canapino completaron el podio.

Exequiel Bastidas se bajó eufórico del Toyota Etios que alista el J2 Touring Car y motoriza el LCV Racing. Protagonista desde el comienzo de la actividad, logró su sexta pole position consecutiva, se impuso en su serie y luego en la final, donde saltó a la punta en la segunda vuelta y la mantuvo hasta llegar a la meta. De tal forma consumó su segundo éxito en lo que va del calendario. En el inicio, Santiago Tambucci no largó bien y esto lo capitalizó Pablo Collazo para dominar las acciones, mientras Bastidas se acomodó segundo y, en la vuelta siguiente, dio cuenta del líder. La competencia se neutralizó en el sexto giro debido al durísimo accidente que protagonizaron Tomás Pugnaloni y Alfredo Lestard. Bastidas mantuvo la posición en el relanzamiento, con Tambucci pegado a la cola de su Etios y Matías Canapino accediendo a posición de podio tras superar a Collazo. De esta forma, el local cumplió el sueño de ganar en el autódromo de su ciudad.

PRÓXIMA FECHA | 25 DE AGOSTO EN ROSARIO



El último campeón de la categoría sigue al frente del torneo y alcanzó su segundo triunfo de la temporada, primero de local corriendo a nivel nacional.



Gran fin de semana de Tambucci: el campeón 2021 de la Clase 2 se mantiene como escolta de Bastidas en el certamen.



Canapino fue tercero en su segunda presentación en la división mayor.

FINAL (18V)			
Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Martin, Tomas		31:01.942
2°	Casais, Esteban	a	1.449
3°	Martini, Felipe	a	2.130
4°	Viana, Luciano	a	2.403
5°	Lopez, Walter	a	4.003
6°	Collazo, Pablo	a	4.410
7°	Bastidas, Exequiel	a	4.694
8°	Leston, Martin	a	5.027
9°	Tambucci, S.	a	5.948
10°	Martínez, F.	a	6.813

Campeonato: Bastidas, 178,5 puntos; Tambucci, 134; Adrián Oubiña, 132; Jorge Possiel, 119; Tomas Martín, 113,5; Collazo, 111,5; Esteban Casais, 93; Felipe Martini, 91,5; Ezequiel Bosio, 88,5; Federico Hermida, 88; etc.



Possiel avanzó de la serie a la final: en la primera finalizó 3° y en la prueba decisiva entró en 6° puesto.



Carabajal marcó el récord de vuelta en su serie (7°) y apeló a su experiencia para progresar y terminar en el top ten.

Melo quiere más

El representante de Tandil logró el triunfo sobre Bayala y Buchholz para acomodarse cuarto en el campeonato.

La carrera se puso en marcha después de dos vueltas previas, ya que el motor del auto de Adrián Yerobi detuvo su marcha en la grilla durante el primer ordenamiento. Tras la nueva formación de partida, Joaquín Melo salió eyectado hacia la punta seguido por Santiago Lantella y Lucas Huser, este último bajo la presión de Lucas Bayala.
La velocidad se interrumpió por los golpes de Nazareno Iglesias, Juan Palacio, Francisco Calo, Maximiliano Martín, Carlos Blanc y Jerónimo Carrión. La competencia volvió a ser fluida en el séptimo giro, donde Melo sostuvo la vanguardia y Lantella perdió con Bayala, al tiempo que Fernando Iglesias se rozó con Alan Buchholz y el de San Pedro fue descendiendo en el clasificador. La carrera todavía debía un relanzamiento y el mismo se dio a poco de la bandera a cuadros, instancia en la que Melo mantuvo a raya a Bayala para sentenciar su segundo triunfo del año.

PRÓXIMA FECHA | 25 DE AGOSTO EN ROSARIO



Esta fue la segunda competencia de Melo con auto propio y repitió el triunfo en su temporada debut, después de haberlo conseguido en la primera fecha.



Bayala en la serie, donde culminó 3°: después obtuvo su segundo podio consecutivo, resultado por el que accedió al lugar de escolta en el torneo.



Buchholz (3°) avanzó desde la 8° posición con el VW Up que prepara el Bailone Racing Team: el chaqueño fue protagonista a lo largo de los tres días de actividad.

FINAL (18V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Iglesias, Fernando		31:26.394
2°	Vazquez, Pablo	a	0.208
3°	Bayala, Lucas	a	1.392
4°	Huser, Lucas	a	2.063
5°	Calo, Francisco	a	3.352
6°	Mainero, Fabián	a	3.675
7°	Lantella, Santiago	a	3.858
8°	Melo, Joaquín	a	4.210
9°	Barria, Igor Matías	a	7.962
10°	Blanc, Carlos	a	9.592

Campeonato:
F. Iglesias, 155 puntos; Bayala, 152; José Costamagna, 146,5; Melo, 127; Pablo Vázquez, 122,5; Agustín Martín, 119; Lantella, 116; Calo, 111; Lucas Garro, 107; Franco Nazzi, 99,5, etc.



F. Iglesias (10°) se retrasó al principio pero sumó lo necesario para ubicarse en la punta del torneo.



Gran carrera de Sintiolo quien avanzó 29 posiciones para culminar 19° al cabo de la final.



6° FECHA – CLASE 1 | PARANÁ | **19, 20 Y 21 DE JULIO**

Un resultado que motiva

Benito alcanzó el primer halago en la especialidad mientras Suárez y Deucedes fueron sus escoltas.

Nicolás Benito y Francisco Suárez arrancaron en punta mientras atrás se sucedieron distintos incidentes entre Felipe Rey, Agustín Gajate, Tomás Bosque, Jesús Iriarte, Tomás Vitar, Matías Becher, Ignacio Rodríguez y Bernardo Poggi, entre otros. Tras la lógica neutralización, Suárez capturó la punta pero el trámite fue interrumpido nuevamente en la quinta vuelta por un accidente protagonizado por Ignacio Fernández y Mariano Fantuz.

La acción volvió a pocos minutos del cierre de la carrera y, de manera vibrante, Rey capturaba la tercera posición a expensas de Ignacio Espíndola, mientras Benito se jugaba por la primera posición y Suárez lo impedía con una maniobra de defensa excesiva (que reconoció). De ahí que, si bien el oriundo de Pehuajó ganó en pista, los Comisarios Deportivos lo sancionaron y quedó reubicado atrás el crédito de Olavarría, quien alcanzó su primer triunfo en la categoría. Por su lado, Joaquín Deucedes no cejó en su lucha y arribó en el último escalón del podio.

PRÓXIMA FECHA | **25 DE AGOSTO EN ROSARIO**



Benito, que logró sobreponerse a una falla en el motor en las primeras vueltas, luchó siempre por el triunfo y al final lo conquistó.



F. Suárez (2°) reconoció su error en la maniobra del final por la cual fue sancionado, pero igual terminó satisfecho con más ventaja al frente del torneo.



Deucedes (3°) tuvo que arriesgar con el Fiat Uno alistado por Jorge Anzorena (chasis) y Juan Zandueta (motores) para concluir una gran carrera.

FINAL (15V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Rey, Felipe		26:07.766
2°	Bosque, Tomás	a	0.683
3°	Rodríguez, Ignacio	a	3.392
4°	Gajate, Agustín	a	5.638
5°	Becher, Christian	a	5.639
6°	Deucedes, Joaquín	a	7.042
7°	Poggi, Bernardo	a	7.193
8°	Boccagni, Michael	a	7.905
9°	Suárez, Francisco	a	8.253
10°	Benito, Nicolás	a	8.548

Campeonato:
F. Suárez, 214 puntos; Rey, 169,5; Julián Martínez, 109,5; Bosque, 102; Santiago Leguizamón, 101; Thomas Marchesin, 98; Deucedes, 90,5; Becher, 80; Benito, 79,5; Michael Boccagni, 78, etc.


Espíndola fue uno de los protagonistas destacados de la fecha: el marplatense quedó a las puertas del podio.



Tras una buena labor, J. Martínez terminó 8° y mantiene el tercer lugar en el campeonato.

Texto: DC | Fotos: BH



ELIJE CREER

EL PILOTO RIONEGRINO ANALIZA SU ACTUALIDAD Y LOS PUNTOS DESTACADOS QUE LE PERMITIRÁN ENCARAR EL SEGMENTO MÁS DECISIVO DEL AÑO: LAS CHANCES EN LOS CAMPEONATOS DE TC Y TN, LA CONFIANZA EN SUS FUERZAS Y LA FELICIDAD PERSONAL POR SU NUEVA FAMILIA.



El motor del Mustang presentó fallas a la hora de clasificar y Manu se vio condicionado a correr la serie y la final con la premisa de llegar lo más adelante posible: al final completó la carrera en 25° posición y arrancará la Copa de Oro con 8 puntos producto de su triunfo en Neuquén.

Después de un flojo rendimiento en Buenos Aires, que empezó el sábado con la rotura del motor, José Manuel Urcera se encuentra focalizado en dar el máximo durante las próximas cinco fechas de TC, categoría en la que ya cuenta con la victoria reglamentaria para pelear el campeonato.

-Con respecto a la definición de la Copa de Oro: ¿cuán determinantes son los puntos que logra el ganador de la Etapa Regular?

-La Etapa Regular es importante ganarla por los puntos extras, aunque uno después no sabe cuan significativos van a ser en el desenlace del campeonato. Sin duda que ganarla es mejor que no ganarla. Ahora, si revisamos un poco la historia, también dice que pocos ganadores de la Etapa Regular luego han sido campeones. No es determinante pero si importante.

-En ambas categorías cumpliste con el requisito del triunfo: ¿cómo se gestiona en el TN la influencia del lastre que se agrega a los autos en función de la pelea por el título?

-En el TN, hoy por hoy, el campeonato no te carga kilos por resultados sino por posición de campeonato. Con lo cual, en ningún momento uno puede especular, o por lo menos yo no pienso en eso. Hay que ir siempre a fondo y tratar de sumar en todas las carreras la máxima cantidad de puntos posibles. Es real que cuanto más adelante se está en las posiciones del campeonato, más kilos se cargan, pero en definitiva también se suman más puntos. En mi caso, estoy lejos en puntos y el objetivo es tratar llegar lo más adelante posible en todas las carreras que podamos. Esa es la realidad.

- Tu característica como deportista se basa en competir y ganar: ¿tales actitudes van parejas o alguna está por encima de la otra?

- Bueno, para ganar siempre tenés que competir. Y siempre que competís tenés la chance de ganar y también de perder. Y uno, como deportista, debe estar preparado también para aceptar la derrota. Ante esa instancia, o si querés llamarle fracaso, intento sacar algo positivo y aprender. Y sí, considero que uno aprende más en la derrota que en el triunfo y trabaja más el día después, o en la semana posterior, porque siento que faltó algo para lograr el objetivo. Cuando gano también soy de pensar que hay cosas para mejorar y trato de

seguir trabajando igual de fuerte; pero es real que generalmente, en cierto punto, no solo el deportista, sino el grupo, se relaja. Por un lado se tiene la sensación del deber cumplido y haber conseguido el objetivo, y por el otro, sentís que si ganaste es porque fuiste mejor que los rivales, lo que a veces te lleva a pensar de manera equivocada y deducir que no hay cosas para mejorar, al margen de que siempre sí hay. Creo que los deportistas que son capaces de ganar consecutivamente tienen en su pensamiento cuestiones para mejorar y en ningún momento aflojan en eso. Tienen el mismo pensamiento en la derrota que en el triunfo. Pensamiento en cuanto al trabajo y a cómo encarar el desafío por delante.

-Estas actitudes, ¿se mantienen con la misma intensidad que tenían antes de ganar los títulos de TN y TC?

-Esta manera de encarar el deporte, estas actitudes, las mantengo tanto en el TC como en el TN. Y es extensiva también para lo que encaro en mi vida. Es la forma en la que siento, la forma en que soy: trato de estar todo el tiempo mejorando y ser lo más profesional posible. Y de ser lo más autocrítico posible porque, en la crítica, siento que puedo encontrar algo para mejorar. Ahora, si después me preguntas si uno encara con las mismas ganas o con el mismo esfuerzo los dos campeonatos, la respuesta es también sí. Sin duda el campeonato más importante de Argentina es el de TC y el que todos queremos ganar. Pero no por eso voy a encarar con menos intensidad el de TN. Pongo el esfuerzo de la misma manera en cada proyecto que encaro. El deseo, obviamente, es el de repetir el campeonato de TC.

-¿Qué aspectos destacarías de tu crecimiento y madurez profesional en comparación a dos o tres años atrás?

-Bueno, creo que ya hace varios años maduré y evolucioné como deportista y como persona. Empecé a pelear los campeonatos en los que compito de manera más firme y con más chances desde hace ya cuatro o cinco años. Y me parece que es fruto de la madurez como deportista y piloto. Es un proceso que necesita de la experiencia, de lo que decía antes, de fracasar para aprender; de trabajar y mejorar para transformar la derrota en buenos resultados. Sin dudas, antes de ganar los títulos coseché algunos malos resultados que me han servido para formarme como un mejor piloto. Después, en cuanto al trabajo y al enfoque, lo encaré siempre de la misma manera: mi idea es tomar lo que me sirve y dejar lo que no. Probar cosas nuevas para incorporar lo que funciona a mí desempeño y sumar cada vez más aptitudes a mi preparación, a mí día a día como deportista.



El entrenamiento diario es la base para mantener el estado físico que requiere cada competencia, el cual complementa con la actividad en el karting y el simulador.

-¿Cómo adaptaste tu rutina de entrenamiento y viajes después del matrimonio y la llegada de Cruz?

-La llegada de mi hijo me da una sensación



La llegada de Cruz a su vida lo convirtió en papá por primera vez y, en compañía de su mujer Nicole Neumann, disfrutan de su crecimiento día a día.

nueva, especial, viví un momento muy lindo. Lo disfruto mucho y estoy muy feliz. La verdad, no tuve que cambiar muchas cosas: ordenarme, sólo eso. La preparación mental, la preparación física, el visitar un sponsor, ir a una prueba, reunirme con mi equipo o cumplir con otros compromisos relacionados al automovilismo es parte de mi labor profesional. Todos los seres humanos que tenemos hijos seguimos trabajando y ordenando los horarios para continuar haciendo las tareas de la misma manera. De hecho, no he modificado nada en ese aspecto. Me ayuda mucho Nicole, que está a full con él bebé, y le agradezco un montón. Ella es la que está más en casa y la que más tiempo pasa con Cruz. Yo, si bien estoy todo el tiempo posible, porque quiero disfrutar en familia, no he dejado de cumplir mis compromisos como profesional.

-Entre semana practicas karting y en las carreras (o en casa) le sumás el simulador: ¿cuál actividad resulta más recreativa? ¿Y cómo se complementan una y otra en mejorar las cualidades conductivas?

-Ni hablar, el karting es más recreativo, mil veces a uno contra el simulador pero, obviamente, entrenar en karting implica un costo que el simulador, una vez que hiciste la inversión, prácticamente no tiene. Y significa también una logística mayor, la que a veces me impide ir a entrenar todos los días, como sí quizás puedo hacerlo en el simulador. Intento, sinceramente, hacerlo cuando tengo ganas como parte de mi preparación. Si fuese solo recreativo iría nada más que a divertirme. Y cuando estoy arriba del karting a veces hago cosas que no me divierten del todo pero que son necesarias para ayudarme como, por ejemplo, hacer una tanda larga en el kart o probar algo distinto. Lo mismo en el simulador. Generalmente tengo ganas pero si algún día no lo siento así, trato de escuchar al cuerpo y de aflojar para después volver con más predisposición. Es un poco lo que fui aprendiendo con el tiempo y me funciona bien.

-Creciste deportivamente desafiando a los Guillermo Ortelli, Omar Martínez... estás mano a mano con los de tu generación (Agustín Canapino, Mariano Werner...) y llegan ásperos los Germán Todino, Otto Fritzler, etc: ¿qué hay de común y diferente en esas tres etapas?

-Yo creo que todas las etapas son distintas y a la vez, en algún punto, parecidas. Si hay un aspecto para puntualizar en los últimos tiempos dentro del automovilismo argentino, como viene ocurriendo también en otros deportes, es que de a poco -pero velozmente- se fue profesionalizando todo: desde la preparación de los autos y el trabajo de los equipos, hasta la preparación física y mental de los pilotos. Cada vez se trabaja más fino y cada vez cuesta más hacer la diferen-

cia; pero es lo que sucede normalmente en el deporte en general. Es muy difícil comparar las épocas y creer que un momento es mejor que otro; o que el deportista de un momento es mejor que el de otro. Sin dudas, los deportistas que anduvieron bien en su momento han sido los que marcaron la diferencia y tienen un mérito importante. Pero sí veo que en los últimos años se ha ido profesionalizando cada vez más las tareas y los detalles. Los trabajos son más finitos, tanto en la parte conductiva como en el auto. Pero es algo normal que ha ocurrido en todos los deportes.



En Neuquén, festejando en lo más alto del podio de TC, categoría que lo vio campeón en 2022 y en la que junto a Bayka planta un árbol por cada kilómetro recorrido en carrera. Al cabo del cierre de la Etapa Regular, llevan plantados 1713 árboles en esta gran iniciativa.



Manu disfrutando del triunfo de TN C3 luego de imponerse en San Nicolás con el Focus del Larrauri Racing, equipo con el que logró el bicampeonato de la especialidad.

En TN C3 corre con el Focus del Larrauri Racing: está a 91 puntos del líder virtual del certamen, L. Pernía, pero a 43 de Barrio, el escolta y que -a diferencia de aquél- ya tiene la victoria.



EL EMBRAGUE QUE TE LLEVA AL PODIO





AGUSTÍN MARTÍNEZ - TCPK EN LA PLATA
IMPULSOR: ARIEL MARTÍNEZ





GERMÁN TODINO - TCPK EN LA PLATA



GANADOR ETAPA REGULAR
"NACHO" FAIN - TCPPK EN LA PLATA



BENJAMÍN OCHOA - TCM EN LA PLATAA EN BS.
IMPULSOR: "CHARO" ÁLVAREZ



FAUSTINO CIFRE - TCM EN LA PLATAAS.
IMPULSOR: FAMILIA SILVA



MARCO DIANDA - TCM EN LA PLATA
IMPULSOR: FAMILIA SILVA



MANUEL BORGERT - TCPM EN LA PLATA
IMPULSOR: DANIEL DURANTE



LUCAS BOHDANOWICZ - TCPM EN LA PLATA
IMPULSOR: FAMILIA SILVA











NICOLÁS VILLAMAYOR
IMPULSOR: JUAN VILLAMAYOR





RICARDO ZUBÍA
IMPULSOR: GUSTAVO AGUIRRE



LAS ÚLTIMAS NOVEDADES



EL TURISMO PISTA PRESENTA EL PECULIAR "SÚPER 10"

Este interesante y novedoso sistema de clasificación será una de las importantes novedades que tendrá la competencia especial de "300 Pilotos" a disputarse en el autódromo de Buenos Aires el fin de semana del 21 y 22 de septiembre.

Previamente se había confirmado que el cambio de piloto será durante el transcurso de la carrera, evitando dividir el evento en dos competencias, como fue el año pasado.

Ahora bien, al momento de clasificar se llevará a cabo la implementación de este sistema, que se estructurará de la siguiente manera: la tanda tendrá 3 sesiones cronometradas, la del piloto titular, la del invitado y la de remate, que será definitiva para integrar el "Súper 10". Los dos segmentos iniciales otorgarán puntos a los seis primeros ubicados y, el tercero, al más veloz. Los diez mejores tiempos de la clasificación de remate accederán al "Súper 10" y allí, el más veloz del lote, pasará directo a la final mientras los otros nueve se enfrentarán en una competencia a una vuelta de carrera con largada en movimiento y colocados a la par. La primera etapa enfrentará al 2do., 5to. y al 8vo; la segunda tendrá en pista al 3ro., 6to. y al 9no., mientras que la tercera cruzará al 4to., al 7mo. y al 10mo.

Los ganadores de cada una de las etapas se encontrarán en una semifinal y el ganador de la misma se las verá en la final con el poleman de la clasificación de remate. Este formato otorgará puntos a los diez integrantes y también a la vuelta más rápida de cada salida. El resultado del "Súper 10" ordenará las primeras diez posiciones de la grilla de partida, mientras que del 11mo. lugar para atrás se tomará el puesto conseguido en la clasificación de remate.

Por último, la final de titulares entregará la escala de puntos de una carrera normal, mientras que la final de invitados también tendrá puntaje.



PONCE DE LEÓN, ¿EL ÚLTIMO DEFENSOR DEL FALCON?

A esta altura, nadie duda en la categoría que los modelos NG están funcionando mejor, como lo prueba el aluvión de estos vehículos en los últimos dos meses. Al respecto, la competencia que cerró la Etapa Regular en Buenos Aires contó con dos Ford Falcon, uno de ellos el de Gabriel Ponce de León. *"Ya empezamos a trabajar para incorporar la carrocería de un Mustang"*, señaló Mariano, el hermano de Gabriel, quien está a cargo de la ingeniería del equipo. Sin embargo, el reemplazo no sería en lo inmediato, ya que intermedian razones presupuestarias. *"Sabemos que los nuevos autos funcionan mejor en curvas y frenando. Las cargas aerodinámicas son mayores y en circuitos veloces hacen la diferencia. Si Dios quiere, la idea es empezar con el armado del modelo de nueva generación y debutar el año que viene"*, señaló.

MARCOS, SIEMPRE MARCOS

Marcos Di Palma (51) continúa intrigando y captando la atención con sus coqueteos automovilísticos. Al respecto, la última novedad surgió entre otras de sus opiniones, la seria posibilidad de volver a competir en el TC. Algunos de los textuales más resonantes del (¿ex?) piloto arrecifeño fueron: *"Estoy un 90 por ciento seguro de volver el año que viene. Luis ganó con 54 años, ¿por qué no voy a poder yo?. Me gustaría armar el auto en mi taller –como nos gusta a los Di Palma– y probarlo bien antes de ir a 'debutar' en un circuito de mi agrado"*. Seguramente lo hará con un Camaro.

También opinó sobre la vuelta de Agustín Canapino al TC: *"Para mí es esporádico. Ojalá que, si no corre más en IndyCar, sea el primer argentino en llegar al NASCAR. El manejo lo tiene"*.

Sobre la reciente vuelta a la pista porteña de Guillermo Ortelli y Omar Martínez, señaló: *"Para mí no es el último baile de ninguno de los dos. Guillermo se retiró en San Juan, me hizo pedalear 1000 kilómetros al pedo y sigue. El "Gurí" dijo que se retiraba y no se retiró. Tal vez es la última carrera, pero si a mí me dicen que tengo que apostar, yo apuesto a que no. Tienen tanto para darle al automovilismo que deberían correr obligatoriamente tres carreras al año, hasta que cumplan 70. El público necesita ese tipo de pilotos, son de otro nivel"*.

Y finalizó: *"En algún momento voy a volver. Será para correr un campeonato. Podría haber sido este año pero, cuando vi el lío entre autos viejos y nuevos, no sabía qué armar. Pienso que, profesionalmente, voy a correr hasta los 70 años, tengo mucho tiempo por delante"*.





HOMENAJE A LOS ARGENTINOS DE NÜRBURGRING

El Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio de Balcarce fue el epicentro donde el pasado 10 de agosto se rindió un nuevo homenaje al "Chueco", recordando su última victoria que lo convirtió en campeón mundial de F.1 en agosto de 1957, y la epopeya de "Las 84 horas de Nürburgring", en la que fue director del equipo argentino. Ambos acontecimientos ocurridos en agosto, fueron objeto de homenajes, en presencia de protagonistas de aquellos sucesos. En el caso de los Torino, estuvieron los pilotos "Cacho" Fangio y Oscar Mauricio Franco (encargado de terminar la epopeya de la maratón fierrera), además de mecánicos y los tres autos. También asistieron el intendente municipal Esteban Reino, el presidente de la Fundación Fangio Juan José Carli; los hijos del "Quíntuple", Oscar "Cacho" Fangio y Juan Rodríguez Fangio, junto a invitados, pilotos, dirigentes y contingentes devotos del Torino. La ocasión sirvió para conmemorar el 67° aniversario de la obtención del quinto título mundial (estuvo exhibida la Maseratti 250, el modelo con el que venció esa carrera) y el 55° aniversario de la épica "Misión Argentina", donde los Torino de mecánica nacional hicieron historia, ambos sucedieron en Nürburgring, Alemania.

POR LA VÍA DE EXCEPCIÓN

Debido a los ingentes esfuerzos de varios equipos por finalizar los autos de nueva generación, y la imposibilidad de cumplir con los trabajos antes del comienzo de la disputa actual del Play Off, la ACTC anunció que se autorizarán los ingresos en cualquiera de las próximas fechas del campeonato. La reglamentación prohibía el debut de autos nuevos durante el transcurso de la Copa de Oro pero, ante la incesante renovación de los modelos NG, la Comisión Asesora y Fiscalizadora de la categoría tomó esta decisión para favorecer la mayor cantidad de presencias de coches en las próximas carreras.

TN: 200 PILOTOS Y UN FESTIVAL SOLIDARIO

Entre los días 6, 7 y 8 de septiembre la categoría disputará su octava fecha en el Autódromo Oscar y Juan Gálvez (Buenos Aires), constituyendo a su vez la segunda edición de La Carrera de los 200 Pilotos. La misma será un festival solidario para ayudar a quienes más lo necesitan.

Por tal motivo, se dispuso que el valor de la entrada general (que se descarga en el sitio www.apat.org.ar) será a cambio de un alimento no perecedero. El mismo será destinado a entidades de bien público, con el debido control y trazabilidad para garantizar su entrega. Pilotos de la talla de Agustín Canapino, Facundo Ardusso, Emiliano Spataro, Diego Azar, Juan Tomás Catalán Magni, Juan Cruz Benvenuti, Otto Friztler, Juan Bautista De Benedictis, Franco Vivian, Ricardo Risatti, Marcos Quijada, Valentín Aguirre, Martín Basso, Diego Azar y Norberto Fontana -entre otros- ya han confirmado su participación en este evento junto a los titulares. Además de la opción digital mencionada con anterioridad, las entradas pueden conseguirse en los locales ubicados en Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires de las empresas Más Auto Center y Open 25 HS (auspiciantes del Gran Premio junto a Dowen Pagio).



CORVEN ESTUVO PRESENTE EN EL AUTÓDROMO OSCAR Y JUAN GÁLVEZ EN LA DÉCIMA FECHA DEL TC

El fin de semana del 16 al 18 de agosto, Corven fue protagonista en el Autódromo de Buenos Aires durante la décima fecha de Turismo Carretera, de uno de los eventos más esperados por los fanáticos del automovilismo en Argentina.

El equipo de Corven dejó su marca con un despliegue único en la Fan Zone, donde miles de personas pudieron experimentar la adrenalina de manejar un auto del TC a través de un simulador a escala real. Además, se desarrollaron numerosas actividades diseñadas para los más chicos, asegurando diversión para toda la familia.

Corven habilitó un espacio exclusivo para sus clientes, donde pudieron disfrutar de la jornada de autódromo combinadas con charlas junto a los asesores comerciales de Buenos Aires. Entre los invitados destacados estuvo **Patricia Iraola**, directora del Grupo Corven, quien se sumó al evento para compartir junto a clientes y amigos.

Este evento, que marcó el cierre de la etapa regular del campeonato de TC, fue aún más es-



pecial por la constante incorporación de autos de nueva generación. Todo el equipo Corven estuvo apoyando a su piloto Manu Urcera, aumentando la emoción de los asistentes.

Además de Corven Autopartes, también estuvieron presentes otras unidades de negocio pertenecientes al Grupo Corven, incluyendo **Corven Neumáticos** con sus lanzamientos en la línea liviana, **Corven Motos** con sus nuevos modelos disponibles, y **División Automotriz: Foton Argentina** con sus emblemáticos camiones **Aumark.**

GRUPO CORVEN: NOS MOVEMOS AL FUTURO CON VOS







LA CAJA SADEV

La Comisión Asesora y Fiscalizadora de la ACTC anunció la homologación de la nueva caja de velocidades, la que podrá sumarse a la actual Sáenz TT3, para ser utilizada también en TC Pista, TC Pick Up y TC Pista Pick Up. La decisión arribó luego de varias pruebas al cabo de las cuáles pilotos y técnicos corroboraron su confiabilidad. Juan Pablo Pilo, el encargado del ensayo más exhaustivo, comentó sus sensaciones. *"El foco no estuvo puesto en la comparación entre ambas cajas, las dos son efectivas. La apuesta de la categoría y los equipos está en agregar otra alternativa favorable al mantenimiento y que las reparaciones sean menos costosas. Se siente precisa en los pianos y, en los rebajes, los cambios entran excelente"*, comentó el piloto del Alifraco Sport. Esta caja es de origen francés y es implementada como una alternativa a la de fabricación nacional que viene usando la especialidad hace más de tres décadas. Las relaciones de marcha características de la caja SADEV Modelo SLC924 para los modelos Ford, Chevrolet y Cherokee son: 1° 2.063 33/16; 2° 1.778 32/18; 3° 1.526 29/19; 4° 1.316 25/19; 5° 1.136 25/22; 6° 1; Par de directa, 22/22. Obviamente, en todos los casos será obligatorio la implementación de una marcha de retroceso por cuestiones de seguridad. Por último, esta caja se adapta a la planificación que la dirigencia lleva adelante para aumentar la potencia de los motores. Entre sus puntos fuertes se destaca: la alta calidad, la confiabilidad y un torque máximo en sintonía con los valores estimados de potencia máxima.

GRAN PREMIO DEL ACA

En días pasados se presentó en conferencia de prensa la XXI edición del Gran Premio Argentino Histórico. En el acto se dio a conocer el recorrido que estarán transitando los entusiastas a partir del 18 de octubre, jornada en que tendrá lugar la partida desde la Sede de Av. Libertador (previa exposición de todos los vehículos en el parque cerrado frente al Club). La caravana llegará primero a Junín y después a La Pampa. Luego de haber hecho noche en Santa Rosa, los participantes transitarán hasta Neuquén para, al día siguiente, partir a San Martín de los Andes, donde habrá un día de descanso. Desde allí se volverá a Neuquén, para realizar el tramo Neuquén - Bahía Blanca y, finalmente, recorrer la última etapa entre Bahía Blanca y Mar del Plata, donde culminará esta gran carrera con su habitual ceremonia de premiaciones y cierre.



De izquierda a derecha:
Valeria Mendez, Directora de Turismo de MDQ; Federico Susbielles, intendente de Bahía Blanca; Sandra Rey, diputada CABA; Jorge Revello, Vicepresidente 2°ACA; Carlos González, Vicepresidente 1° ACA; Facundo Barrea, Gte. Comercial de Retail YPF (región Metro); Matías Lacoste, Director comercial de La Caja; Sofía Zadara, Directora Caritas.

LOS NUEVOS MOTORES

La ACTC continúa investigando y buscando alternativas para aumentar la potencia de los motores. Si bien se pensó en un esquema de ángulos V6 o V8, la idea evolucionó hacia un cambio menos radical: la de fortalecer el semiarmado y la admisión, sin descartar el tren de 24 válvulas junto a la tapa de cilindros de aluminio que se viene usando desde 2015, aunque con una innovación clave: el reemplazo de los carburadores 48/48 por el sistema de inyección de combustible. Esta configuración es la que permitirá elevar de 480 CV a los esperados 650 HP, un salto notable de 170 CV. El objetivo es tener un prototipo del motor a fin de este año, aunque sería una primera versión de la definitiva que se proyecta montar sobre los autos a partir de 2026.





RALLY SPRINT LATAM: CALENDARIO CONFIRMADO

En un comunicado emitido por la entidad y la ACTC (ente fiscalizador) se confirmó que Balcarce abrirá la temporada inaugural. Además, la Organización del RallySprint LATAM anunció el calendario definitivo junto a autoridades gubernamentales y la ACTC: 1° fecha, Balcarce (Buenos Aires), del 6 al 8 de septiembre; 2° fecha: Arrecifes (Buenos Aires), del 11 al 13 de octubre; 3° fecha: sede a confirmar, del 15 al 17 de noviembre; 4° fecha: Concepción del Uruguay (Entre Ríos), del 13 al 15 de diciembre.

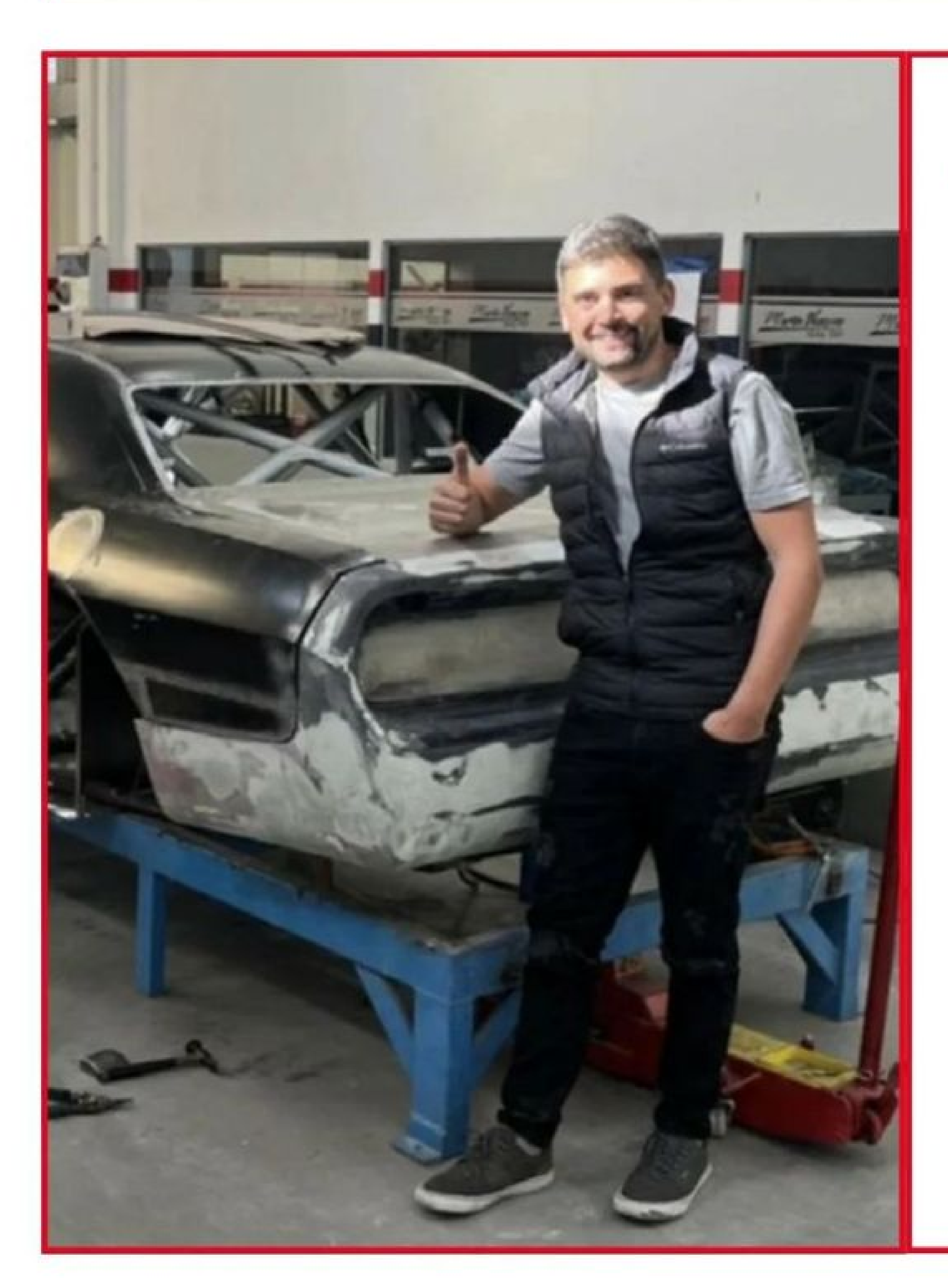


EL FIN DE SEMANA EN RÍO CUARTO, LUCAS GAMBARTE TUVO UN GRAN DEBUT EN TOP RACE V6, LOGRANDO UN AUSPICIOSO 4° PUESTO.



FISCALIZACIONES A PLENO

Junto al Coordinador de Federaciones, Ingeniero Alfredo Menéndez y el representante de la CD, Raúl Rodríguez, se reunieron dirigentes de las diferentes entidades que nuclean a distintas categorías del automovilismo zonal fiscalizadas por la ACTC. Estuvieron los representantes, entre otros, de la Federación Metropolitana, la Fedenor, la Federación Santafesina, la Federación del NOA, la Federación Mar y Sierra y dirigentes del automovilismo neuquino, quienes mantuvieron el encuentro junto al Departamento Deportivo de la ACTC y el representante de la aseguradora. La reunión se había pactado cuando se anunció la fiscalización de estas categorías y se repetirá cada 60 días para alinear diferentes aspectos relacionados en el devenir de las competencias.



MV RACING, EL PRÓXIMO DODGE NG

De los 50 inscriptos que hubo para la carrera de TC disputada el pasado fin de semana en el Autódromo Oscar y Juan Gálvez, 35 fueron autos de nueva generación. Uno de los que se descontaba en esa lista era el Dodge Challenger de Martín Vázquez pero que, a último momento, no llegaron a terminarlo. Finalmente, el piloto del MV Racing se despidió de la cupé GTX en Buenos Aires y, de acuerdo a lo anunciado, el salto al auto de nueva generación será en la próxima fecha de San Luis, primera de la Copa de Oro. Los trabajos están bastante adelantados y, casi con seguridad, será la segunda unidad de nueva generación en debutar, sumándose a la que Juan M. Trucco estrenó en la primera fecha del año en El Calafate. El tercero podría ser el que está tomando forma en el taller del Pradecom Racing, futuro reemplazante de la cupé Dodge que maneja Otto Fritzler. La misma está en fase de recopilación de datos y armado inicial basado en una de las estructuras que actualmente está compitiendo.

@SAPTEAM_

@TEAM_SAP



PODIO 1-3 DEL EQUIPO EN LA PLATA (10-11/08/2024)



Sebastián Salse: se quedó con la victoria de la séptima fecha, con un gran rendimiento de la Ford Ranger, luego de posicionarse en los primeros lugares de los entrenamientos y haber clasificado 2°. De esta manera, sumó un emocionante segundo triunfo consecutivo en el año, logrando ingresar en la Copa de Plata con 16 puntos. Se encamina hacia una apasionante definición del campeonato en la especialidad.



Joaquín Ochoa: tras celebrar su cumpleaños, el equipo como regalo lo invitó a correr en una camioneta y, de esta forma, volver a competir en la categoría. El sábado en los ensayos se ubicó dentro de los cinco primeros, con un gran funcionamiento plasmado posteriormente en clasificación, donde obtuvo el 7° puesto. El domingo en la final subió al tercer escalón del podio, demostrando un impecable desempeño en un año de constante ascenso.







PANORAMA CHALLENGER

Hace diez competencias que Rodolfo Di Meglio lleva adelante el desarrollo del único Dodge Challenger que compite (por el momento) en el Turismo Carretera. El desafío que planteó de entrada este modelo puede apreciarse comparando la cantidad de los autos fabricados al mismo tiempo por la competencia y el cambio de fisonomía que fue mostrando el Challenger a lo largo del torneo, desde que pisó por primera vez la pista en El Calafate. En ese camino hubo libertades técnicas para emparejar en algo la mejor performance que mostraron los otros NG (sobre todo de Ford y Chevrolet –y un poco menos Torino-). Ahora bien, ante el esperado triunfo de Trucco, los próximos lanzamientos previstos por las otras escuderías de Dodge, abre la chance a que los desarrollos se anticipen y aumenten la competitividad, para que todos los vehículos del parque estén en igualdad de condiciones. Al respecto, si esto último no ocurre, la última carta que podría jugar la ACTC (con cierta reserva) es aumentar la potencia del motor Cherokee.

Volviendo al panorama de la marca, a las unidades mencionadas pertenecientes al MV Racing y Pradecon Racing, abordadas en otro recuadro de esta sección, se sumarían otras tres. En este sentido, Di Meglio ya tramitó ante la ACTC las plantillas para llevar adelante la construcción de los que manejarán Jonatan Castellano, Lautaro de la Iglesia y Elio Craparo (el equipo Hnos. Álvarez Motor Sports usará la estructura de la actual Dodge y prevén tenerla lista para la carrera de San Luis), totalizando hacia el final de la temporada seis unidades.

SEMINARIO DE AUTOMOVILISMO EN LA UTN

El 15 de agosto se realizó un evento para los alumnos de la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional General Pacheco, titulado Seminario Mecánica de Vehículos ACTC: Introducción al automovilismo y características generales técnicas de un Turismo Carretera.

El encuentro, organizado por la ACTC y dictado por los ingenieros Sergio Pendas y Pedro Viglietti, en colaboración con la Facultad de Ingeniería del Ejército de la Universidad de la Defensa Nacional y el Taller Escuela de Automovilismo, proporcionó una serie de herramientas para comprender las complejidades técnicas que impulsan un auto de TC. La buena cantidad de alumnos de todas las edades que asistieron por espacio de cuatro horas a la charla en el Centro de Convenciones La Residencia, demuestra que el espacio sirve de aprendizaje y para que los estudiantes se interioricen acerca de la parte técnica que conlleva un auto de carrera de la ACTC.



SUPLE

MOURAS

10° FECHA | LA PLATA X | 09, 10 Y 11 DE AGOSTO

CALENDARIO

10°) 01 de septiembre | La Plata
11°) 13 de octubre |
12°) 03 de noviembre |
13°) 15 de diciembre |



DE CARA AL PLAY OFF

CON SU TRIUNFO EN TCM, OCHOA LOGRÓ ESTIRAR MATEMÁTICAMENTE SUS CHANCES DE PELEAR EN LA PRÓXIMA FECHA LA PRIMACÍA POR LA ETAPA REGULAR. MISMO OBJETIVO PARA BORGERT, QUE GANÓ EN TCPM Y AUMENTÓ SU DIFERENCIA EN LA PUNTA DEL CERTAMEN.

LA PLATA X – 10ª FECHA
TC MOURAS –09, 10 Y 11 DE AGOSTO



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG

ESPÍRITU DE LUCHA

Ochoa les ganó a Cifre y Dianda, ascendió a la segunda posición del torneo y acaricia la chance de pelear el título mano a mano con Iansa.

Benjamín Ochoa logró su segunda victoria de la temporada con el Ford atendido por el Catalán Magni Motorsport. El piloto había vencido la segunda batería, la más rápida, superando a Marco Dianda y Eugenio Provens. La segunda serie se la llevó Faustino Cifre, que a partir de esta competencia se subió al Dodge del equipo Galarza Racing, mientras Genaro Rasetto y Agustín Ayala fueron sus escoltas.

Con estos resultados, Ochoa y Cifre compartieron la primera fila de la carrera final. El primero largó bien y, al cabo, dominó las 14 vueltas. Durante la mayor parte de la prueba mantuvo un buen ritmo, virtud que le sirvió para controlar los embates de Cifre quien, finalmente, culminó segundo.

Dianda, por su lado, tuvo que pelear duramente con Rasetto hasta la quinta vuelta para quedarse con el tercer puesto, debido al abandono del piloto de la Chevy. El puntero del torneo, Gastón Iansa, partió desde la séptima ubicación, hizo un trompo y al final vio la bandera de cuadros en el octavo

lugar. Por otro lado, quien se recuperó de un mal comienzo fue Nicanor Santllli Pazos: el piloto del equipo de Mariano Werner finalizó 12° después de su abandono en la serie por la rotura del motor, mientras se encontraba liderando el parcial.

El ganador señaló: *"Lo importante de este resultado es que vamos a llegar bien competitivos a la definición de la Etapa Regular. Quedé contento con lo hecho el fin de semana: fuimos segundos en clasificación, triunfamos en la serie más rápida y, después, en la final. Así que feliz con lo realizado. Por ahí, del auto disminuyó un poco el ritmo en las últimas vueltas, lo que empezó a manifestarse de mitad de carrera en adelante. Por eso se me vino Faustino, pero pudimos aguantarlo bien"*.

Cifre, por su parte, agregó: *"Estoy muy conforme por el resultado y porque este fue nuestro primer fin de semana con nueva marca y equipo. Fuimos de menor a mayor. Se notó el buen funcionamiento del auto preparado por el Galarza Racing. Logramos ser competitivos: ganamos nuestra serie y subimos al podio en la final. Quiero agradecer al equipo, a los motoristas por el trabajo, a los mecánicos y sponsors por acompañarme en esta nueva etapa. También a mi familia, un pilar en todo este camino. Vamos por más y seguiremos trabajando para conseguir el pase al TC Pista"*.

Finalmente, Dianda, compañero de equipo de Cifre, consignó: *"La verdad que terminé contento. Veníamos de fechas difíciles y volvimos a demostrar un buen potencial, un nivel similar al que teníamos en las primeras carreras del año. Igual, nos falta mejorar todavía: no fue el mejor fin de semana de todos y en ningún momento fuimos contundentes. Pero bueno, partimos de un cuarto puesto, sacamos adelante en una carrera muy difícil, en la que hubo mucho viento, aunque fue para todos igual, y terminamos en el podio"*.



Ochoa, que había ganado la serie, largó desde el mejor lugar de la grilla y mantuvo un buen ritmo durante las 14 vueltas.



Cifre no pudo doblegar la línea del ganador pese a sus embates: 2° con su Dodge.



Dianda completó el podio y volvió a tener un buen rendimiento en el Dodge del equipo de Ramiro Galarza.



Jakos (4°) fue el mejor de Chevrolet de la final junto al Coiro Competición.





Iansa se recuperó de un trompo y finalizó 8°. De cualquier modo, tiene altísimas chances de ganar la Etapa Regular.



Ayala regresó a la categoría al mando de una Dodge del Canning Motorsports y logró un meritorio 6° puesto.



Sandin, también piloto de TCPPK, cerró el clasificador del top ten tras su debut en TC Mouras con Chevrolet.

10ª FECHA, TC MOURAS | LA PLATA X - 09, 10 Y 11 DE AGOSTO

CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca	Tiempo / Dif.
1°	67	Biagi, Santiago	Dodge	01:26.914
2°	111	Ochoa, Benjamín	Ford	a 0.066
3°	66	Rasetto, Genaro	Chevrolet	a 0.354
4°	147	Dianda, Marco	Dodge	a 0.398
5°	123	Santilli Pazos, N.	Ford	a 0.400
6°	53	Provens, Eugenio	Dodge	a 0.469
7°	144	Cifre, Faustino	Dodge	a 0.605
8°	55	Iansa, Gastón	Chevrolet	a 0.624
9°	50	Ayala, Agustín	Dodge	a 0.882
10°	102	Jakos, Alexander	Chevrolet	a 1.006
11°	33	Bernasconi, Felipe	Torino	a 1.098
12°	116	Polakovich, Mateo	Ford	a 1.542
13°	43	Antón, Benjamín	Dodge	a 1.547
14°	77	Sandin, Juan A.	Chevrolet	a 2.028

PR: 176,657 km/h.

1° SERIE (5V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Cifre, Faustino	07:24.590
2°	Rasetto, Genaro	a 0.529
3°	Ayala, Agustín	a 3.060
4°	Bernasconi, Felipe	a 4.270
5°	Antón, Benjamín	a 11.106
6°	Biagi, Santiago	a 13.816
7°	Santilli Pazos, N.	a 3 vtas.

PR: 172,676 km/h. **RV:** Biagi, en la 2, en 1:26.806 a 176,877 km/h.

2° SERIE (5V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Ochoa, Benjamín	07:17.570
2°	Dianda, Marco	a 3.276
3°	Provens, Eugenio	a 3.813
4°	Iansa, Gastón	a 4.374
5°	Jakos, Alexander	a 8.039
6°	Polakovich, Mateo	a 9.568
7°	Sandin, Juan A.	a 2 vtas.

PR: 175,446 km/h. **RV:** Ochoa, en la 2, en 1:27.293 a 175,890 km/h.

FINAL (14V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Ochoa, Benjamín	20:40.774
2°	Cifre, Faustino	0.573
3°	Dianda, Marco	10.387
4°	Jakos, Alexander	14.433
5°	Bernasconi, Felipe	17.454
6°	Ayala, Agustín	18.554
7°	Biagi, Santiago	18.823
8°	Iansa, Gastón	19.225
9°	Antón, Benjamín	27.291
10°	Sandin, Juan A.	34.354
11°	Polakovich, Mateo	46.062
12°	Santilli Pazos, N.	1 vta.
13°	Rasetto, Genaro	9 vtas.
14°	Provens, Eugenio	10 vtas.

PR: 173,243 km/h. **RV:** Ochoa, en la 2, en 1:28.178 a 174,125 km/h.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Iansa, Gastón**	394
2°	Ochoa, Benjamín**	349.5
3°	Bernasconi, Felipe**	339
4°	Dianda, Marco**	339
5°	Biagi, Santiago*	334.5
6°	Jakos, Alexander	313.5
7°	Rasetto, Genaro	306.5
8°	Santilli Pazos, N.	303.5
9°	Cifre, Faustino	303
10°	Provens, Eugenio	280
11°	Montanari, Nicolás	213
12°	Polakovich, Mateo	179.5
13°	Pozner, Thomas	159.5
14°	Cravero, Matías	155.5
15°	Videle, Roberto	87
16°	Ayala, Agustín	82
17°	Torres, Joaquín	81.5
18°	Antón, Benjamín	57
19°	Sandin, Juan A.	27
20°	Boccanera, Bruno	23.5

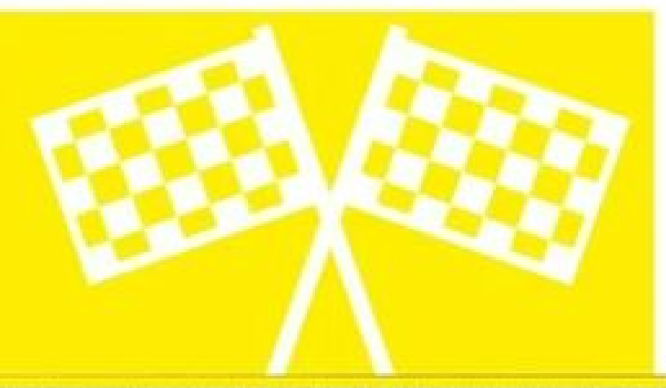
* Cantidad de victorias

SIGLAS DE REFERENCIA

PR = Promedio.
ST = Sin tiempo.
RT = Recargo por técnica.
RV = Récord de vuelta.
MP = Maniobra peligrosa.
NL = No largó.
PS = Pase y siga.
AP = Apercibimiento.
NRP = No registró paso.
EXC = Excluido.
R = Recargo.
ET = Excluido total.



¡Gran fin de semana de los hermanos Ochoa!
(La Plata, 11/08/2024)
CATALAN MAGNI
MOTORSPORT
Motorista: "Charo" Álvarez.
Segundo triunfo en TC Mouras
111
Benjamín OCHOA
1°
Primer podio en TC Pista Pick Up
54
Joaco OCHOA
sap TEAM
Competición FERNANDEZ
3°
FARMACIAS OCHOA
CEFERINO va con vos
Quinor
CRV
Biscione Car Wash
SCIENZA
Talleres del Sur
CLAUSER NEUMÁTICOS
CENS
BERO
ATLÁNTICA TRANSPORTADORA S.R.L.
LUXURY CARS
Expreso TRANSCIA
Autos del Sur



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG

CUARTA DIMENSIÓN

Borgert se convirtió en el piloto más ganador del año tras materializar su cuarto triunfo. Esta vez accedió a la vanguardia por la rotura del motor de Cifre y se impuso a Bohdanowicz y González.

Denis Cifre no se merecía finalizar con su desazón a un costado de la pista, con el motor inerte al cabo de nueve vueltas y sin poder usufructuar la excelente partida que le permitió hacerse de la punta en la primera curva, tras largar detrás de Manuel Borgert y Lucas Bohdanowicz.

Cifre había sido el líder durante la mayor parte de una accidentada carrera en la que, al inicio, Juan José Conde salió despistado tras un roce de Juan Tartaglino, maniobra en la que también influyó el retraso inicial de Marcelo Beraldi, el único de estos tres que completó la carrera. En la primera vuelta se quedó Juan Pablo Guiffrey, quien pese al esfuerzo del equipo, tuvo un esquivo fin de semana motivado por los motores. Con el Auto de Seguridad en pista, la columna de autos era encabezada por Cifre, Borgert, Bohdanowicz, Francisco Luengo, Leandro González, Facundo Ledesma, Luca De Carlo, Alejandro Martínez, Gastón Alba y Leonardo Forte, en los diez primeros puestos.

A mitad de carrera, González daba cuenta de Luengo, que pasó por la zona de boxes mientras, a tres vueltas del final, la lucha entre el primero y el segundo se intensificó. En ese momento, sorpresivamente, se rompió el motor de Cifre y Borgert, con el camino despejado, tomó la delantera. El entrerriano no cometió errores pese a que Bohdanowicz alcanzó a discutirle el primado antes de la segunda intervención del Auto de Seguridad. En ese momento se cumplieron diez giros y, tras el relanzamiento (la prueba finalizó a plena velocidad por tiempo), Borgert se escapó decididamente al frente.

"Fue una victoria que no esperábamos", se sinceró el vencedor: *"Denis nos pasó a los dos tras la largada: me sorprendió cuando trataba de ir por afuera, buscando radio y, al mirar para adentro, tenía su auto puesto. Íbamos rápido y, desde la rotura del motor en adelante, no le aflojé ni un poquito. Luego entró por segunda vez el Pace Car y en esos últimos metros fuimos 'clasificando'. El auto iba parejo, tenía ritmo, lo que agradezco a los chicos del equipo y a mi motorista por el esfuerzo. Por suerte nos llevamos el triunfo a casa y puntos muy importantes para el Play Off. Las carreras son así y esta vez nos tocó ganar de esta manera"*.

Bohdanowicz, dijo: *"Estoy contento por el segundo lugar, es importante porque seguimos peleando la punta del campeonato. En la largada intenté ir por afuera pero me quedé sin grip; y en los relanzamientos lo mismo. No pude aprovechar andar por la parte externa del curvón porque de la mitad hacia adelante había aceite. Ahora nos queda una sola carrera para cerrar la Etapa Regular e ir por todo lo que está en juego en las últimas fechas"*.

González, que se ganó el acceso al podio en los últimos giros, añadió: *"Logramos un resultado importante porque estábamos con el motor de repuesto: no es lo mismo que el titular, aunque igual funcionó bien. Al final tuvimos que pelear contra una ida de trompa del auto pero son cosas que se irán corrigiendo. Lo importante es que sumamos bien; haber terminado arriba del podio es un mérito importante de todo el equipo si pensamos que, apenas comenzó la actividad, dimos dos vueltas y rompimos el impulsor"*.



Con su nueva victoria, Borgert estiró la diferencia en la Etapa Regular: hasta ahora ingresa al Play Off con 32 unidades, pero serán 15 más si gana dicha fase.



Bohdanowicz culminó 2° la final con su Dodge, luego de dominar la clasificación y su serie.



El último escalón del podio mostró a L. González, del equipo Canning Motorsports.



Carrerón de NG (4°), quien enmendó con creces el error que lo confinó al último puesto de su serie.



Firme y parejo andar para Luca De Carlo, 6° en su serie y, luego, en la final.



Martínez (13°), hermano del "Dibu", completó el total de vueltas en su tercera presentación del torneo.



Conde sufrió un incómodo sacudón después del toque propinado por Tartaglino.

10ª FECHA, TC PISTA MOURAS | LA PLATA X -09, 10 Y 11 DE AGOSTO

CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca	Tiempo / Dif.
1°	61	Bohdanowicz, Lucas	Dodge	01:27.513
2°	105	Borgert, Manuel	Ford	a 0.189
3°	78	Cifre, Denis	Ford	a 0.655
4°	71	Guiffrey, Juan P.	Torino	a 0.793
5°	109	NG, Sebastián	Ford	a 1.221
6°	141	Luengo, Francisco	Chevrolet	a 1.562
7°	77	González, Leandro	Chevrolet	a 1.640
8°	44	Conde, Juan José	Chevrolet	a 1.962
9°	115	De Carlo, Luca	Chevrolet	a 2.412
10°	100	Forte, Leonardo	Ford	a 2.530
11°	117	Tartaglino, Juan	Ford	a 2.548
12°	84	Zóccola, Santiago	Ford	a 2.872
13°	17	Sapienza, Juan	Ford	a 2.956
14°	139	Alba, Gastón	Chevrolet	a 3.134
15°	123	Martínez, Alejandro	Ford	a 3.195
16°	119	Ledesma, Facundo	Ford	a 3.552
17°	125	Rial, Mauro	Chevrolet	a 3.752

PR: 175,448 km/h. **ST:** Cóppola. **RT:** Beraldi por sanción CAF. **R:** González, Sapienza, Luengo y Conde 6/10 (motor).

SIGLAS DE REFERENCIA

PR = Promedio.
ST = Sin tiempo.
RT = Recargo por técnica.
RV = Récord de vuelta.
MP = Maniobra peligrosa.
NL = No largó.
PS = Pase y siga.
AP = Apercibimiento.
NRP = No registró paso.
EXC = Excluido.
R = Recargo.
ET = Excluido total.

1° SERIE (5V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Bohdanowicz, Lucas	07:20.602
2°	Cifre, Denis	a 3.132
3°	González, Leandro	a 5.475
4°	Tartaglino, Juan	a 14.225
5°	Beraldi, Marcelo	a 15.513
6°	De Carlo, Luca	a 16.791
7°	Martínez, Alejandro	a 19.407
8°	Sapienza, Juan	a 19.598
9°	Rial, Mauro	a 29.788
10°	NG, Sebastián	a 37.116

PR: 174,239 km/h. **RV:** Bohdanowicz, en la 2, en 1:27.910 a 174,656 km/h.

2° SERIE (5V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Borgert, Manuel	07:19.243
2°	Luengo, Francisco	a 7.697
3°	Conde, Juan José	a 20.798
4°	Ledesma, Facundo	a 23.393
5°	Cóppola, Mariano	a 32.793
6°	Alba, Gastón	a 32.794
7°	Zóccola, Santiago	a 36.957
8°	Forte, Leonardo	a 37.198
9°	Guiffrey, Juan Pablo	a 3 vtas.

PR: 174,778 km/h. **RV:** Borgert, en la 1, en 1:27.582 a 175,310 km/h. **R:** Alba por toque a Coppola.

FINAL (12V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Borgert, Manuel	21:10.154
2°	Bohdanowicz, Lucas	a 1.353
3°	González, Leandro	a 1.893
4°	NG, Sebastián	a 4.477
5°	Alba, Gastón	a 4.487
6°	De Carlo, Luca	a 5.645
7°	Sapienza, Juan	a 13.746
8°	Cóppola, Mariano	a 15.081
9°	Forte, Leonardo	a 15.353
10°	Luengo, Francisco	a 16.254
11°	Zóccola, Santiago	a 25.522
12°	Beraldi, Marcelo	a 29.099
13°	Martínez, Alejandro	a 35.697
14°	Ledesma, Facundo	a 1 vta.
15°	Conde, Juan José	a 1 vta.
16°	Cifre, Alan Denis	a 3 vtas.
17°	Rial, Mauro	a 10 vtas.
18°	Guiffrey, J. Pablo	a 11 vtas.

PR: 145,059 km/h. **RV:** Borgert, en la 12, en 1:28.471 a 173,548 km/h. **A:** Zoccola por toque a Ledesma y Tartaglino por MP a Conde. **NRP:** Tartaglino.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Borgert, Manuel****	411
2°	Bohdanowicz, Lucas**	378
3°	Cifre, Denis*	351.5
4°	González, Leandro	326.5
5°	Luengo, Francisco*	324
6°	Guiffrey, Juan Pablo**	316.5
7°	Sapienza, Juan	303
8°	NG, Sebastián	264.5
9°	Beraldi, Marcelo	244.5
10°	Ledesma, Facundo	229
11°	Forte, Leonardo	207
12°	Cóppola, Mariano	206.5
13°	Conde, Juan José	201
14°	Zóccola, Santiago	191.5
15°	Alba, Gastón	186
16°	Tartaglino, Juan	179.5
17°	Catalán Magni, José I.	146.5
18°	De Carlo, Luca	138
19°	Barbalarga, Lucas	127
20°	Malbrán, José	118
21°	Palotini, Leonardo	110.5
22°	Rial, Mauro	76.5
23°	Pérez, Damián	72
24°	Martínez, Alejandro	70
25°	Boncuero, Franco	64.5
26°	González , Juan M.	22.5
27°	Trebbiani, Luciano	22.5
28°	Franke, Aixa	19.5
29°	Bracco, Eduardo	19

* Cantidad de victorias

INSTANTÁNEAS

TC MOURAS | 10ª FECHA – LA PLATA X | 09, 10 Y 11 DE AGOSTO

Fotos: DG y BH



Ramiro Galarza y Juan Carlos, el papá de Faustino Cifre, dos apasionados del automovilismo.



Aun en los momentos de mayor concentración, Mariano tiene una sonrisa para los chicos.



G. Mazzacane dialoga con Damián Gallo, responsable técnico de la Amarok, en presencia del motorista Mauricio Candela.



Luengo no necesita un simulador para entrenar abajo del auto...



Fin de semana redondo para los hermanos Benjamín Ochoa, ganador en TCM, y Joaquín, que también visitó el podio de la TCPPK.



CAMPEONATO SHELL

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: BH

SE ALINEARON LOS PLANETAS

Después de estar varias veces cerca, Aguirre ganó por primera vez en las pick up; lo hizo con Chevrolet, marca que nunca antes había vencido en la categoría. A. Martínez y Todino completaron el podio.

El poleman Agustín Martínez, con la Ford Ranger del Martínez Competición, y Valentín Aguirre, con la unidad del Canning Motorsports, fueron los vencedores en las series y se posicionaron al frente de la grilla de partida. El domingo a la mañana, las acciones comenzaron a ser propicias para el arrecifeño, ya que venció en el parcial más rápido luego de un despiste de Mariano Werner, mientras iba en la punta.

La primera de quince vueltas registró el siguiente paso por la línea de meta: Aguirre, A. Martínez, Tobías Martínez, Germán Todino, Juan Pablo Gianini, Franco Morillo, Diego De Carlo, Hernán Palazzo, Mauricio Lambiris y Matías Rodríguez, quien cerraba los primeros diez lugares.

Con seis vueltas, los cinco primeros mantenían posiciones. La principal alternativa en la punta fue la lucha entre T. Martínez y Todino por el tercer lugar. Tras varios intentos, el de Rivera dio cuenta del sanjuanino con un roce en el curvón que derivó en el abandono del sanjuanino en el 12° giro.

Ante la deserción de T. Martínez, Gianini ganó una posición con respecto al lugar que ocupó en la parrilla de salida. De esta manera arribó 4° y ganó la Etapa Regular, fundamental en la pelea por la corona. "Juampi" cumplió con el debut en pista del último modelo de Ford Ranger, que mostró un buen potencial. El resultado conformó a todos, el ritmo fue bueno y la tracción también, aunque para estar más competitivo deberá mejorar la carga aerodinámica en la parte delantera. El objetivo es continuar el desarrollo de la camioneta en las próximas cuatro fechas, que para ellos serán "a todo o nada".

Aguirre, el vencedor, señaló: *"Le estoy agradecido a la gente de Chevrolet y a las personas que están detrás de este proyecto. Es la primera victoria de la marca y cuesta darse cuenta de la importancia que tiene. Acertamos en la largada con una maniobra decisiva para mantener la punta. Después se dio una carrera limpia, sin la intervención del Pace Car, y pudimos encaminarnos al triunfo. La camioneta anduvo rápido y luego de escapárseme el triunfo varias veces, hoy me tocó y agradezco esta oportunidad".*

A. Martínez, a su vez, comentó: *"Pudimos mantener la posición de largada y, si bien presionamos, terminó dándose una carrera lineal. La largada era clave para intentar un sobrepaso; después, pensamos que Aguirre iba a perder un poco de ritmo pero no se cayó. En las últimas dos o tres vueltas parecía que podíamos alcanzarlo. Lo positivo es que en pocas carreras logramos estar en las posiciones de adelante. Si podemos corregir aún más una pequeña ida de cola que persiste, vamos a seguir siendo competitivos".*

Todino señaló: *"Felicito a todo el equipo, familia y publicidades. Estábamos necesitando esto. Fue una carrera dura y di todo por este resultado. Tenía a favor un mejor andar en la parte mixta, así que debía aprovecharlo. Deseaba subir al podio, ojalá sea el primero de muchos".*



A. Martínez presionó al vencedor en varios pasajes pero no se le presentó ninguna oportunidad clara para pasarlo.



Todino debió trabajar mucho para acceder al tercer puesto que, al final, significó su primer podio en la categoría y el pase a la Copa de Oro.



Gianini (4°) estrenó la nueva Ranger, ganó una posición con respecto al lugar que ocupó en la parrilla de salida, y se llevó la Etapa Regular.



Morillo finalizó 5°: en cada contacto con la pista demostró un buen rendimiento y se lo vio satisfecho en los puestos de adelante.

Clasificación: Martínez, A. (1:28.002)
Series: Martínez, A. y Aguirre.

FINAL (15V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Aguirre, Valentín		22:35.949
2°	Martínez, Agustín	a	1.035
3°	Todino, Germán	a	3.945
4°	Gianini, Juan Pablo	a	4.489
5°	Morillo, Franco	a	7.712
6°	De Carlo, Diego	a	14.168
7°	Lambiris, Mauricio	a	14.405
8°	Rodríguez, Matías	a	14.584
9°	Werner, Mariano	a	14.840
10°	Abdala, Tomás	a	15.263
11°	Jakos, Andrés	a	20.278
12°	Santero, Julián	a	21.027
13°	Lugón, Rodrigo	a	23.123
14°	Mazzacane, Gastón	a	23.786
15°	Impiombato, N.	a	32.622
16°	Dose, Christian	a	32.733
17°	Valle, Lucas	a	43.554
18°	Palazzo, Hernán	a	2 vtas.
19°	Martínez, Tobías	a	3 vtas.
20°	Fritzler, Otto	a	9 vtas.

PR: 169,851 km/h. **RV:** Martínez, A., en la 3, en 1:29.741 a 171,092 km/h. **NRP:** Jack.

COPA SHELL

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Gianini, Juan Pablo	39
2°	Werner, Mariano	8
3°	Mazzacane, Gastón	8
4°	Aguirre, Valentín	8
5°	Rodríguez, Matías	8
6°	Jakos, Andrés	0
7°	Lugón, Rodrigo	0
8°	Palazzo, Hernán	0
9°	Santero, Julián	0
10°	Todino, Germán	0
11°	Lambiris, Mauricio	0
12°	Jack, Javier	0

En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón)

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Gianini, Juan Pablo***	263.5
2°	Werner, Mariano*	229
3°	Mazzacane, Gastón*	227
4°	Jakos, Andrés	221
5°	Lugón, Rodrigo	211.5
6°	Palazzo, Hernán	211.5
7°	Aguirre, Valentín*	203
8°	Rodríguez, Matías*	197.5
9°	Santero, Julián	192.5
10°	Todino, Germán	190.5
11°	Lambiris, Mauricio	176.5
12°	Jack, Javier	167.5
13°	Abdala, Tomás	161.5
14°	Impiombato, Nicolás	150.5
15°	De Carlo, Diego	146.5
16°	Pezzucchi, Nicolás	143.5
17°	Dose, Christian	135.5
18°	Morillo, Franco	111.5
19°	Álvarez, Santiago	104.5
20°	Martínez, Agustín	101
21°	Trucco, Juan Martín	101
22°	Martínez, Tobías	96
23°	Mión, Eddy	92
24°	Fritzler, Otto	87.5
25°	Valle, Lucas	69
26°	Ferrante, Gastón	58.5
27°	Ardusso, Facundo	35.5

* Cantidad de victorias



Werner (9°) se equivocó en la serie pero en la final recuperó algunas posiciones: "Sumamos y seguimos con chances de pelear de nuevo el campeonato", dijo.



De izq. a der., los 12 clasificados a la Copa Shell: Werner, Mazzacane, Lambiris, Santero, Gianini (ganador Etapa Regular), Jakos, Todino, Rodríguez, Aguirre y Palazzo.

|6ª FECHA, TC MOURAS| – LA PLATA – 20 Y 21 DE JULIO



Clasificación: 1:27.038 / **Series:** Gianini y Werner

FINAL (15V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Gianini, Juan Pablo	22:28.049
2°	Santero, Julián	a 2.549
3°	Jakos, Andrés	a 4.093
4°	Pezzucchi, Nicolás	a 4.308
5°	Rodríguez, Matías	a 5.531
6°	Todino, Germán	a 6.775
7°	Impiombato, N.	a 9.827
8°	Martínez, Tobías	a 13.119
9°	Morillo, Franco	a 14.712
10°	Lugón, Rodrigo	a 15.541
11°	Abdala, Tomás	a 18.507
12°	Martínez, Agustín	a 18.508
13°	Aguirre, Valentín	a 18.970
14°	De Carlo, Diego	a 22.826
15°	Jack, Javier	a 23.043
16°	Dose, Christian	a 1:08.277
17°	Lambiris, Mauricio	a 2 vtas.
18°	Mazzacane, Gastón	a 8 vtas.
19°	Werner, Mariano	a 8 vtas.
20°	Palazzo, Hernán	a 13 vtas.

PR: 170,847 km/h. **RV:** Gianini, en la 3, en 1:29.074 a 172,374 km/h. **R:** Martín A. por MP a Abdala.



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: BH



RECUPERÓ LA PUNTA

Fain se quedó con el triunfo sobre Gallo, que había arrancado adelante en las vueltas iniciales. El tercer lugar fue para Scoltore.

Ignacio Fain había marcado la pole position por vez primera en la categoría. Lo hizo con la Ranger del Martínez Competición y fue escoltado por Sebastián Salse, con la unidad del SAP Team. Al momento de la largada, el de Vilma Minetti se alejó en la vanguardia. En cambio, Salse, no tuvo un rendimiento similar y, al promediar la competencia, fue superado por Juan Sebastián Gallo y Matías Frano. Ese estatismo en los cuatro lugares de punta se rompió a poco del cierre con el despiste de Frano, generando la salida del Auto de Seguridad. Esto obligó a extender la prueba un par de giros; lo que siguió cuando se liberaron los caballos de potencia, fue la intención de Gallo de apoderarse del liderazgo. Él y Fain lucharon en el curvón, luego de andar mucho trecho a la par. Hasta que ninguno cedió en la entrada de los mixtos y, tras un roce definitivo (por el que fue recargado Gallo), transitaron por la banquina entre la curva tres y cuatro. Salse, que no podía creer lo que sucedía delante suyo, pasó indemne al frente y consiguió en esa última vuelta valiosos puntos para la Copa Shell. En medio del accidentado sprint final, Nahuel Cordone y Joaquín Ochoa se ganaron un lugar en el podio.

Después de festejar con mucha alegría, el ganador comentó: *"Fue un triunfo impensado. Estoy muy contento por este resultado y felicito a todo el equipo. Venía en la tercera posición y, la verdad, no tenía potencial para correr a 'Nacho'. En un momento preferí asegurar el resultado y no le ofrecí mucha resistencia a Gallo cuando intentó superarme. No lo hice porque sabía que iba a ir por todo. Entonces se tocaron y nos quedó el triunfo servido. La forma en que se dio fue increíble: esta vez sí que la pescamos, pero teníamos que estar ahí. Tuvimos la suerte que otras veces nos fue esquiva"*.

Cordone, en tanto, relató: *"Al principio fue una carrera enredada. Estoy conforme con el resultado y más no podíamos pedir. La suerte nos jugó a favor*

después de tantas veces que siguió de largo. Estoy contento por mí, los sponsor, mi familia, por todos los que están detrás de la camioneta y apoyan este proyecto. Nos viene muy bien este resultado y nos da muchas ganas para seguir progresando".

Ochoa, por su lado, analizó: *"Fue una linda carrera. Este regreso me dejó conforme. Tuvimos que largar con un neumático resellado porque nos tocó un juego malo para clasificar. Veníamos bien en la carrera. En un momento intenté una maniobra por la parte externa para superar a Salse y perdí dos posiciones. Si bien venía más rápido, no quise asumir riesgos porque él está peleando el campeonato. Lamentablemente, esa maniobra me salió mal porque agarré agua en el curvón y perdí dos posiciones. En la última parte zafamos de los despistes en la última vuelta y aguantamos para lograr el 1-3 del equipo".*



Salse salió beneficiado con esta segunda victoria consecutiva, ya que iniciará la Copa Shell a 23 puntos de Faín; si ganaba este último, la diferencia iba a ser de 47 puntos.

Clasificación: Faín (1:28.564)

FINAL (14V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Salse, Sebastián		24:36.824
2°	Cordone, Nahuel	a	0.912
3°	Ochoa, Joaquín	a	2.243
4°	Sandin, Juan A.	a	3.785
5°	Castro, Marcos	a	4.690
6°	Faín, Ignacio	a	4.996
7°	Perea, Juan	a	5.413
8°	Goya, Néstor	a	6.249
9°	Salerno, Alessandro	a	6.515
10°	Frano, Matías	a	7.703
11°	Gallo, Sebastián	a	11.265
12°	Piovano, Santiago	a	1 vta.
13°	Goya, José	a	3 vtas.
14°	Tadei, Gustavo	a	4 vtas.
15°	Demarco, Luca	a	4 vtas.
16°	Sala, Hernán	a	5 vtas.
17°	Olmedo, Jeremías	a	9 vtas.
18°	Acosta, Bautista	a	9 vtas.
19°	González, Lucas	a	13 vtas.

PR: 145,553 km/h. **RV:** Frano, en la 2, en 1:30.494 a 169,669 km/h. **A:** Faín por MP a Gallo, Demarco por MP a Tadei, Goya, J. por MP a Acosta y Castro por MP a Piovano. **R:** Frano más 5 segundos por MP a Salse y Gallo más 5 segundos por golpe lateral a Faín. **NRP:** Antón y Montanari.



Junto al Impiombato Motorsport, Cordone (2°) logró su primer podio en su séptima participación en la división.



Segunda presentación para J. Ochoa en la categoría y ya se llevó un 3° lugar.



Fain finalizó 6° después de comandar hasta la última vuelta, cuando Gallo –en esta maniobra– le disputó la posición y ambos se rozarían.



10 de los 12 pilotos integrantes de la Copa Shell. De izq. a der.: arriba Frano, Castro, Cordone, Antón, Fain (ganador Etapa Regular) y Goya; abajo Tadei, Salse, Sandin y Demarco. Ausentes Piovano y Sala.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Faín, Ignacio***	252
2°	Salse, Sebastián**	249
3°	Castro, Marcos*	218
4°	Frano, Matías*	199
5°	Cordone, Nahuel	184
6°	Sandin, Juan A.	162
7°	Piovano, Santiago	160
8°	Goya, Néstor	155
9°	Tadei, Gustavo	148
10°	Antón, Benjamín	141
11°	Demarco, Luca	135
12°	Sala, Hernán	128
13°	Gallo, Sebastián	126
14°	Brezzo, Tomás	126
15°	Montanari, José	125
16°	Perea, Juan	112
17°	Arrías, Iñaki	109
18°	Goya, José	108
19°	Scoltore, Juan	100
20°	González, Lucas	93
21°	Deambrosi, Franco	91
22°	Alterio, Gonzalo	79
23°	Aramburu, Gonzalo	77
24°	Salerno, Alessandro	75
25°	Ochoa, Joaquín	62
26°	Schenone, Mauro	49
27°	Acosta, Bautista	48
28°	Gandulia, Gabriel	28
29°	Olmedo, Jeremías	18
30°	Oroza, Álvaro	17

* Cantidad de victorias

COPA SHELL

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Faín, Ignacio	39
2°	Salse, Sebastián	16
3°	Castro, Marcos	8
4°	Frano, Matías	8
5°	Cordone, Nahuel	0
6°	Sandin, Juan A.	0
7°	Piovano, Santiago	0
8°	Goya, Néstor	0
9°	Tadei, Gustavo	0
10°	Antón, Benjamín	0
11°	Demarco, Luca	0
12°	Sala, Hernán	0

En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón)

|6ª FECHA, TC PISTA MOURAS| – LA PLATA – 20 Y 21 DE JULIO



Clasificación: Gallo (1:28.564) / **Series:** -

FINAL (11V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Salse, Sebastián	20:26.201
2°	Gallo , Sebastian	a 2.442
3°	Faín, Ignacio	a 9.663
4°	Acosta, Bautista	a 15.529
5°	Castro, Marcos	a 15.983
6°	Piovano, Santiago	a 16.546
7°	Gandulia, Gabriel	a 16.647
8°	Aramburu, Gonzalo	a 16.928
9°	Sandin, Juan Antonio	a 17.188
10°	Cordone, Nahuel	a 17.458
11°	Frano, Matías	a 23.595
12°	Goya, Néstor	a 24.837
13°	Salerno, Alessandro	a 28.844
14°	Montanari, José	a 39.534
15°	Tadei, Gustavo	a 45.820
16°	Demarco, Luca	a 45.821
17°	Goya, José Alberto	a 1:07.742
18°	Oroza, Álvaro	a 1:50.110
19°	González, Lucas	a 10 vtas.
20°	Antón, Benjamín	a 10 vtas.
21°	Sala, Hernán	a 10 vtas.

PR: 137,738 km/h. **RV:** Frano, en la 8, en 1:32.555 a 165,891 km/h. **RT:** Brezzo (altura). **ET:** Brezzo (peso). **A:** Anton por MP a González y consecuencia a Sala. **R:** Demarco por toque a Tadei.

118
SEBA SALSE

SAP TEAM

COMPETICION FERNANDEZ

SEGUNDO TRIUNFO DEL AÑO EN
TC PISTA PICK UP (LA PLATA, 11/08/2024)

¡GRACIAS A TODOS LOS QUE ME ACOMPAÑAN!
























Montanari

TALLERES VITALE



Texto: DC | Fotos: BH

SU LUGAR EN EL MUNDO

DESDE HACE VEINTE AÑOS, EL AUTOMOVILISMO GUARDA UN LUGAR ESPECIAL EN LA VIDA DEL PILOTO CORDOBÉS, QUIEN SE SUMÓ A LA DIVISIONAL CON UNA TOYOTA HILUX DEL MIDAS CARRERA TEAM Y CLASIFICÓ A LA COPA DE PLATA.





La Toyota Hilux del Midas Carrera Team con la que se encuentra disputando el campeonato de TC Pista Pick Up y logró un 6° puesto como mejor resultado hasta el momento.

Lo supo a temprana edad y no le faltó determinación para luchar por su deseo. *"Me acuerdo que a los ocho años ya sabía que iba a correr en autos. Se lo decía a la gente que me acompañaba desde que era chico, no solo a quienes eran mis mecánicos o los que me hacían el motor, sino hasta mis compañeros de colegio. Y casi veinte años más tarde, llegué. Siento que me demoré un montón, pero les agradezco a todos los que me siguen bancando. Pido disculpas por la tardanza pero…todo llega"*, comparte Santiago Piovano con Crono.

Pasaron los años. Varios de ellos sin poder unir el presupuesto a su capacidad deportiva, pero nunca faltó resolución ni abandonó el objetivo de competir. Con una base sólida en karting, se sumó al Top Race Junior en 2017 y en la siguiente temporada conquistó el título. Un logro que a la distancia fue un eslabón en la cadena de factores que lo trajeron a este anhelado presente.

Corrió como invitado en una competencia de Top Race Series y en 2021 debutó en TC Pista Mouras, donde se alineó en siete fechas con un Chevrolet del SSB Competición. Luego sobrevino un paréntesis de dos años y medio. Lejos de permitir que el tiempo transcurra en vano, siguió enfocado en lo que es su sueño: *"Me mantuve en actividad con el primer amor de los pilotos: el karting. Creo que nunca lo voy a dejar. Me fui manteniendo en base a vueltas y vueltas, no a nivel competitivo. Iba a los ensayos pensando en girar veinte vueltas en el mismo tiempo y nada más. Enfocado siempre en volver a correr en alguna categoría. Sabía que en algún momento se iba a presentar una nueva oportunidad y ese momento llegó con el TC Pista Pick Up"*.

LE ELECCIÓN DE LA ACTC

Después de esa obligada espera, volvió a cumplir con su objetivo: *"Estoy feliz porque, después de bajarme por falta de presupuesto, tenía muchas ganas de regresar a la ACTC. Si bien recibí algunas ofertas para otras divisiones, mi idea era continuar en esa órbita"*. A fines de la temporada pasada, en la que salió campeón Elio Craparo, analizó los hechos y planteó su futuro: *"Comparé las diferentes posibilidades que brinda la escalera y cuál de ellas constituía el camino ideal hacia el TC. Así que me incliné por el TC Pista Pick Up. Al principio, como en toda adaptación a algo nuevo, me sentí un poco inseguro. Pero a la vez tuve la certeza de haber elegido bien desde el primer día porque, cuando me subí a la Hilux, la disfruté; y después de esperar varios años, había comenzado a manejar la potencia que quería"*.

La adaptación no resultó rápida ni sencilla. Mucho menos sin ensayos previos. Pero los progresos no tardaron en aparecer: *"Desde el primer momento tuve que salir a buscar las correcciones conductivas con respecto a las aceleraciones y los frenajes. A esta altura, medianamente, estoy conforme con la experiencia asimilada y las maniobras me están saliendo bien. En la clasificación de la última fecha quedamos en el quinto puesto y ese resultado demuestra que seguimos evolucionando"*.

TCPPK: LA VARA ALTA

–A tu juicio, ¿qué características destacas entre los distintos aspectos que ofrece la categoría?


Cada fin de semana de carrera disfruta de su presente en la categoría, en la cual se encuentra clasificado a la Copa Shell.

-Lo más lindo es que en la actualidad tiene la experiencia de los pilotos que se suman fecha a fecha; tienen mucho "timming", gran nivel y eso mantiene la vara muy alta. Deportivamente es algo muy reconfortante.

-¿En qué aspectos creciste con respecto a tu desempeño al principio del campeonato?
-Básicamente incorporé tips de cómo se debe manejar una pick up. Estoy bien ubicado en este aspecto. Uno viene acostumbrado a los autos de carrera y realmente, la conducción entre ellos, es diferente, como el día y la noche. Me encontré que esta clase de vehículos funcionan con mucha menos carga aerodinámica. Esto, para mí, fue una experiencia nueva y me llevó su tiempo encontrar el camino a los resultados.

-¿Qué objetivo te planteaste haber cumplido al término de tu primer año?
-Tal como está yendo la temporada, no es del todo como esperaba. Lo principal es estar presente en todas las fechas, sentirme tranquilo a fin de año de haber corrido hasta la última carrera del campeonato y haberlo dado todo. Por supuesto, me gustaría ganar y también cerrar la temporada en otro autódromo que no sea La Plata. Estaría bueno ver hasta dónde puedo llegar, sería un lindo desafío.

-¿Cómo deseas que sean tus próximos resultados?
-Uno, desde el vamos, arranca con la intención de ser campeón. Pero tuve dos abandonos seguidos, uno por un tema técnico y otro porque me borraron de la pista en la tercera vuelta. Además, en la primera carrera del año, cometí un error de novato: abrí la vuelta y me fui afuera en la primera curva. Sé que la mayoría de los pilotos, cuando tienen que demostrar sus cualidades, suelen ser más conservadores, pero yo me sentía feliz y decidí arriesgarme. Al final terminé pagando caro ese error. Es un enorme aprendizaje: si sale bien desde el vamos ok, si no, se aprende de la experiencia. Ahora estamos focalizados en una nueva fase: terminamos la Etapa Regular, clasificamos al Play Off y empieza un capítulo definitorio.

ENTREGA TOTAL

-¿Cómo te definís?
-Soy un piloto temperamental que se basa mucho en la concentración; y una persona que jamás va a bajar los brazos.

-En la época que descubriste tu vocación de corredor y en tus primeros años en karting: ¿quiénes eran tus referentes?
-Realmente me encantó ver a Matías Rossi cuando ganó con el Chevrolet Astra en Paraná en 2006, año en que gané un Campeonato Argentino de Karting. Quedé encantado y me hice fanático suyo hasta el día de hoy. También lo miraba a Norberto Fontana y conocía bastante del "Flaco" Traverso, que por entonces ya estaba retirado. Pero ahora que lo pienso, hay muchos más. Los que nombré fueron los más rápidos que me vinieron a la cabeza en el momento de la pregunta pero, ciertamente, a lo largo de estos años fui mirándolos a todos, tratando de aprender y sacar aspectos positivos.

Es de Córdoba capital pero su grupo de seguidores se reparte por todo el país. Vive en Buenos Aires porque, *"Hacer TC Pista Pick Up me demanda un tiempo que no podía administrar viviendo a 700 kilómetros de donde se corren las carreras"*. Dice que ese cambio le permite alternar su actividad deportiva y privada y, a la vez, disfrutar su pasión por el automovilismo: su lugar en el mundo.



7° FECHA || SAN JUAN || 27 Y 28 DE JULIO



FUE IMPARABLE

Ramiro Zago ganó una extraordinaria final y terminó secundado por Bautista Oliva y Tomás Granzella.

El piloto de Camilo Aldao realizó una soberbia remontada y se llevó todas las miradas por la manera en que consiguió su tercer éxito de la temporada, superando con un ritmo frenético a sus rivales. Tras el relanzamiento, que se dio a dos giros del final, el cordobés superó en la última vuelta a Oliva, que había sido líder durante toda la competencia, para terminar 1° y 2° respectivamente. Granzella fue otro que realizó una gran competencia para llegar al podio, cerrando el 1 – 3 del Castro Racing. Elías Benseñor Derfler cosechó su mejor actuación en la categoría al arribar 4°.

Primera Final (a 12 vueltas): 1° Zago, 24m27s092/1000; 2° Oliva; 3° Granzella; 4° Benseñor Derfler; 5° Agustín Fulini; 6° Thiago Falivene; 7° Stefano Polini; 8° Máximo Evans Weiss; 9° Nazareno López; 10° Martín Córdoba; etc.



Zago ganó la prueba inicial, subió al podio en la siguiente, y es el tercer mejor posicionado en la tabla del Play Off.



Grurruchaga completó ambas carreras en la 20° posición.



S. Polini redondeó un excelente fin de semana con sus 7° y 5° lugares en las respectivas competencias.



Benseñor Derfler cosechó su mejor resultado en la carrera del sábado, mientras que en la del domingo arribó 12°.

Fotos: DG

Copa Coiro Bulones y Herramientas

PRÓXIMA FECHA: **1° DE SEPTIEMBRE EN LA PLATA.**



IMPUSO SU RITMO

Máximo Evans Weiss venció a Thiago Falivene, su compañero de equipo, luego de pelear palmo a palmo la punta; Ramiro Zago completó el podio.

La categoría entregó otra final vibrante con grandes maniobras y un excelente nivel. Tras una buena largada, Falivene tomó la delantera. Una neutralización, por el vuelco sin consecuencias físicas de José Savino, no le quitó el liderazgo aunque, tras la reanudación, fue protagonista de una frenética lucha con Evans Weiss, que en el 9° giro pasó a comandar las acciones y terminó logrando su 4° éxito del año. Falivene completó el 1-2 del Satorra Competición y disfrutó de su primer podio en la categoría. Zago quedó 3° y cerró un gran fin de semana. El 4° lugar también presentó una intensa batalla, en la que al final se impuso Juan Pablo Alberti por delante de Stefano Polini.

Segunda Final (a 12 vueltas): 1° Evans Weiss, 24m45ss666/1000; 2° Falivene; 3° Zago; 4° Alberti; 5° Polini; 6° Gianfranco Barbara; 7° Tomás Pellandino; 8° Nazareno López; 9°) Juan C. Polini; 10° Martín Córdoba; etc.



Con su cuarto triunfo, Evans Weiss arrancará la Copa de Plata con 32 puntos.

Oliva no largó la segunda prueba por un problema de transmisión, pero igualmente ganó la Etapa Regular.

Savino regresó a los monopostos y, a sus 43 años, debutó en la categoría: la suerte no lo acompañó en la segunda competencia, ya que después de un roce con un rival, sufrió un vuelco.

Falivene, que fue 6° en la primera final y llegó segundo en la siguiente, alcanzó con sólo 15 años su primer podio en la especialidad.



Campeonato: Oliva, 502,5; Evans Weiss, 462; Zago, 401,5; Francisco Olaverría, 338,5; Pellandino, 334; N. López, 333,5; Fulini, 329; Gianfranco Barbara, 315; Falivene, 310; Fara, 289,5; etc.

Posiciones del Play Off: Oliva, 55 (ganador de la Etapa Regular), Evans Weiss, 32; Zago, 24; Barbara, 8; Olaverria, Pellandino, N. López, Fulini, Falivene, Fara, Granzella y Alberti, sin puntos.



DEL ENTUSIASMO A LA REALIZACIÓN

LLEVA 25 AÑOS EN LA ACTIVIDAD Y ESTE AÑO CUMPLIÓ EL ANHELO DE COMPETIR EN TC. SI BIEN LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y SU RESPONSABILIDAD COMO JEFE COMUNAL DE CAMPANA LE IMPIDEN ESTAR EN TODAS LAS FECHAS, DISFRUTA SU PASIÓN EN CADA UNA DE SUS PRESENTACIONES.

El piloto de Campana es uno de los seis que a principio de año recibió la autorización de la ACTC para debutar en la "Máxima". Hasta el momento compitió en siete fechas a bordo de un Torino integrando el LCA Racing.

En 1997 Sebastián Abella confirmó lo que venía sintiendo en sus días más adolescentes. Ese año fue a ver una carrera de TC en La Plata, donde resurgió el deseo de experimentar lo que era manejar un auto de carrera. *"Corría la categoría Datsun. Mientras caminaba por los boxes vi en uno de esos autos el cartelito 'vendo'. Así que tomé nota del teléfono y a la semana siguiente fui al encuentro del dueño. Era de Cristian Galeano. Yo tenía veinte años y le dije que quería alquilarlo por una fecha. No recuerdo bien la cifra pero me dijo, supongamos, 'Vale diez por carrera y quince comprarlo'. Así que terminé comprando el auto y fui a correr con la categoría a Río Cuarto, que por ese entonces era telonera del TC"*, recuerda sobre su inicio que luego, casi sin pensarlo, extendió toda la temporada.

Pero el deseo quedó huérfano de materialidad cuando al año siguiente la ACTC dio de baja la categoría. Los dirigentes habían comenzado a charlar con algunos pilotos para que se sumaran al incipiente TC Pista, que comenzaba a correr junto al TC en 1998. *"Pude comprar un Dodge ex Juan Carlos Nesprías a 'Johnny' De Benedictis, que lo había tomado como parte de pago de un Ford construido con anterioridad. Lo trajimos a Campana y viajamos para debutar en Rafaela, un fin de semana que se suspendió la carrera por el accidente de Raúl Petrich (NdelaR: Petrich y su acompañante, Oscar Lofeudo, fallecieron el 31 de julio de ese año tras un despiste en los entrenamientos). En esa carrera llegué a entrenar por primera vez en el óvalo, ya que el año anterior había corrido en el circuito corto con el Datsun. Entonces tuvimos que esperar a la siguiente fecha, que fue en La Plata, aquella carrera en la que debutó y ganó el 'Pato' Silva"*, reseña.

Llegaba a la categoría ilusionado después de acompañar en TC a su otro coterráneo, Javier Balzano. Tenía 21 años y mucho entusiasmo. Al poco tiempo arribó el momento de renovar los motores y cambió el Slant Six por los Cherokee, no sin antes aumentar el esfuerzo económico para comprar el block, el cigüeñal y la tapa de cilindros que proveía la ACTC.

–¿Qué significaba el automovilismo antes de caminar por los boxes de La Plata?

–Mi viejo siempre estuvo en los fierros, con la mecánica, y preparaba karting. De hecho, yo corrí hasta 1992 en esa especialidad. Y entre 1991 y 1992 fui acompañante de Enrique Sanguinetti en TC: tenía 14, 15 años, e iba a las carreras sin otra


Junto a sus amigos "Chiche" y "Tito", quienes lo acompañan en cada uno de sus desafíos automovilísticos.

función más que limpiar el auto de carrera, ayudar a sacar y poner el motor y cebar mate.

–¿Cuál fue uno de los momentos que más pudiste disfrutar durante tus años de TC Pista?

–Cuando estuvimos haciendo un auto nuevo, durante el 2007. Le sacamos el falso chasis para transformarlo en un auto tubular. Actualizamos las suspensiones, el sistema de frenos, la dirección, la caja, compramos las piezas nuevas del motor y le confiamos la preparación a Omar Wilke. Me acuerdo que ese año teníamos buenas expectativas porque reconstruimos un auto nuevo de raíz. Fuimos a correr a Nueve de Julio y tuvimos un funcionamiento lógico.

Vocación de servicio

Recordemos que no tenía pensado correr en autos. La idea era prepararse para una sola carrera y quitarse las ganas. Pero esa primera intención, cumplida en 1998, quedó tapada muy rápido cuando en 2002 retornó al TC Pista. A partir de allí mantuvo siempre latente la esperanza de afianzarse, compitiendo en varias temporadas con apariciones esporádicas que mantuvieron encendida la llama hasta la actualidad. En 2015 fue electo Intendente de Campana y el auto de carrera quedó en boxes hasta la siguiente oportunidad.

–Estás activo en la política desde hace aproximadamente 20 años: ¿dispones de tiempo para hacer ambas cosas?

–Sí, durante muchos corrí a intervalos: fui llegando al automovilismo en la medida que podía hacerlo, pero siempre con la consigna de poder disfrutarlo. Si tuviera que correr las 15 carreras del campeonato, o ponerme el casco cada dos o tres domingos, pasaría a ser un trabajo. Y a esta edad, en vez de disfrutar, la actividad se convertiría en una presión. Otra cosa es armar una planificación para competir en ocho o diez eventos.

–¿De qué manera desarrollás el día a día como Intendente después de una carrera?

–Con la responsabilidad que el vecino te da todos los días. Uno disfruta cuando las demandas pedidas por ellos se terminan de realizar. La manera en que la gente reconoce el antes y el después de la transformación de la ciudad. Siempre digo esto: todos los días, cuando me levanto, pienso en que hay que meter un gol. Cuando no lo hacés, te lo meten los demás. Hay que convertir los cinco días seguidos de la semana.



En 2021 fue subcampeón de la Copa Master en Top Race V6: "Muy lindo auto, con sus propias características, más indócil que un TC para manejar", graficó.

-Después de tantos años en ambas actividades: ¿hay un aprendizaje que se pueda aplicar en común a las dos tareas?

-Desde hace muchos años mi emprendimiento particular es la venta de motos. Y lo que siempre hice fue trasladar esa impronta al resto de mis actividades. Esto es atender bien a los clientes para que vuelvan al local y compren otra moto. Para que la gente vuelva, el comerciante tiene que brindar un buen servicio. Y eso es lo que le vengo aportando al municipio. Siguiendo con el ejemplo de una moto, doy las respuestas que la persona necesita, léase el mantenimiento, la garantía, el buen trato o una sencilla explicación de cómo se usa. Esa persona queda conforme y recomienda mi servicio a más gente. Bien, en la municipalidad es lo mismo.

UNA VIDA EN EL AUTOMOVILISMO

Cuando comenzó en la actividad hacía de todo: se involucraba en el armado, dirigía su equipo y planificaba la manera de correr condicionado por el presupuesto.

-¿Cuánto cambió la categoría en todo este tiempo?

-Actualmente es todo más profesional. Todos esos elementos que eran más difíciles de conseguir, ahora están estandarizados. Hay mucho recambio y los repuestos para armar un auto se consiguen sin problemas. En su momento comprabas una tapa en la ACTC y no encontrabas quién te la haga. O, si te la hacían, la malograban y la tenías que tirar a la basura. Hoy todo eso no ocurre.

-¿Qué notaste de diferente entre el TC Pista y el TC?

-Sería un atrevimiento juzgar eso. Llevo siete carreras. El TC es la máxima expresión del país. Creo que llegué a destiempo. Y lo digo en cuanto a la edad porque, lógicamente, me hubiese gustado arrancar cuando tenía 25 años. Es una categoría que permite medirme con los mejores pilotos, equipos, presupuestos y me da una alegría inmensa. Si me preguntaban, cuando debuté con el Datsun, que alguna vez iba a llegar al TC hubiese respondido que era impensado. Yo quería correr una carrera; y ya que estaba la posibilidad de hacer algunas más, seguimos. Después, el equipo se entusiasmó con el TC Pista, compramos la Dodge y, bueno, a partir de ahí todo cambió un poco porque el automovilismo pasó a ser parte de mi vida.

-¿Hoy cuesta más dinero correr que hace veinte años?

-Sí, pero cuando digo "cuesta más correr" no me refiero a que resulta más caro. Hace 15 años tenías autos muy buenos, intermedios y otros armados en talleres más artesanales. Entonces, no cuesta más porque es más caro: lo que desapareció es la mano de obra artesanal que antes, en un taller, ayudaba a resolver la necesidad de armar un motor, la caja, el diferencial y la puesta a punto. Uno de los pocos que lo hacen y en un muy buen nivel es, por ejemplo, la familia Candela. Antes también armábamos todo y, lógicamente, manejábamos hasta el colectivo con el que llevábamos el auto de carrera. En el TC de hoy es casi imposible. Tal vez queden algunos pocos haciéndolo en el TC Mouras o categorías similares.

–¿Cómo evalúas el TC en su calidad de deporte masivo en los últimos años?

–Creo que durante la década de los '90 y hasta mitad de los años 2000 llegó a la gente en general. Al que le gustaba y al que no. Luego, tuvo un impasse de varios años, y se alejó de los que consumen automovilismo. A ver: fue como que salía campeón un piloto y seis meses después se seguía hablando de eso. A medida que fueron avanzando los años, salía campeón otro piloto y era como que el logro se había diluido al otro día. No se idolatraba a ese campeón como antes y los ecos de esas conquistas se acallaban. Entiendo que así pasaron algunos años donde se aisló el automovilismo de la gente. Lo bueno es que, de tres o cuatro temporadas hacia acá, la situación se llegó a revertir. En los últimos tiempos el TC pasó a mantener un parque de cerca de 50 autos en todas las carreras; no sólo sigue siendo la categoría en la que todos los pilotos quieren estar y la que encaró en tiempo récord la renovación de los vehículos, sino también la que ha podido penetrar en un público que, quizás, no es amante del automovilismo. Hace tres o cuatro años, la categoría empezó a llegarle a un público ubicado más allá del núcleo. Y eso vale mucho porque se interesan sponsors que, quizás, no tengan mucho que ver con el automovilismo. Me pasa en las redes sociales, a donde me escriben fanáticos de lugares lejanos que no conozco personalmente. Creo que el TC está volviendo a estar por el buen camino, llegando cada vez a más público.

ABELLA EN CLAVE FIERRERA

Durante la entrevista, realizada en el restó bar "La Catedral", Sebastián dejó algunos lineamientos de su vinculación con los autos. Entre café y café vertió los siguientes conceptos:

"¿Cuándo fue la primera vez que manejé un auto? Uhhh, no me acuerdo, tal vez cuando se lo robé a mi viejo... ja, ja, ja. La verdad que no sé, habrá sido en 1987, por el barrio".

"De chico seguía a Emilio Satriano. Me daba vergüenza hablarle... No soy amigo pero tuve la oportunidad de estar con él en algunas ocasiones".

"Pensá que en 1991 vinieron a correr a Campana, cuando ganó Osvaldo Morresi. No me cansaba caminar por el lugar donde hicieron la técnica, en la entrada a la ciudad, donde está el arco. Se cortó la Panamericana, algo impensado en los tiempos de hoy".

"A las carreras voy con gente amiga: a veces va mi viejo y por ejemplo, dos carreras atrás, también estuvo mi hija de 12 años".

"¿Las expectativas generales que tengo para lo que resta del año? A mis 48 años quiero pasarla bien".

"Este año estamos corriendo en el LCA Racing de Laureano Campanera. Soy hincha de Chevrolet pero en la mayoría de mi carrera utilicé un Dodge. Ahora corremos un Torino".

"Con toda esta movida de los autos de nueva generación no va a quedar otra que pensar en hacer uno; pero ahora no es un tema, la prioridad es correr".



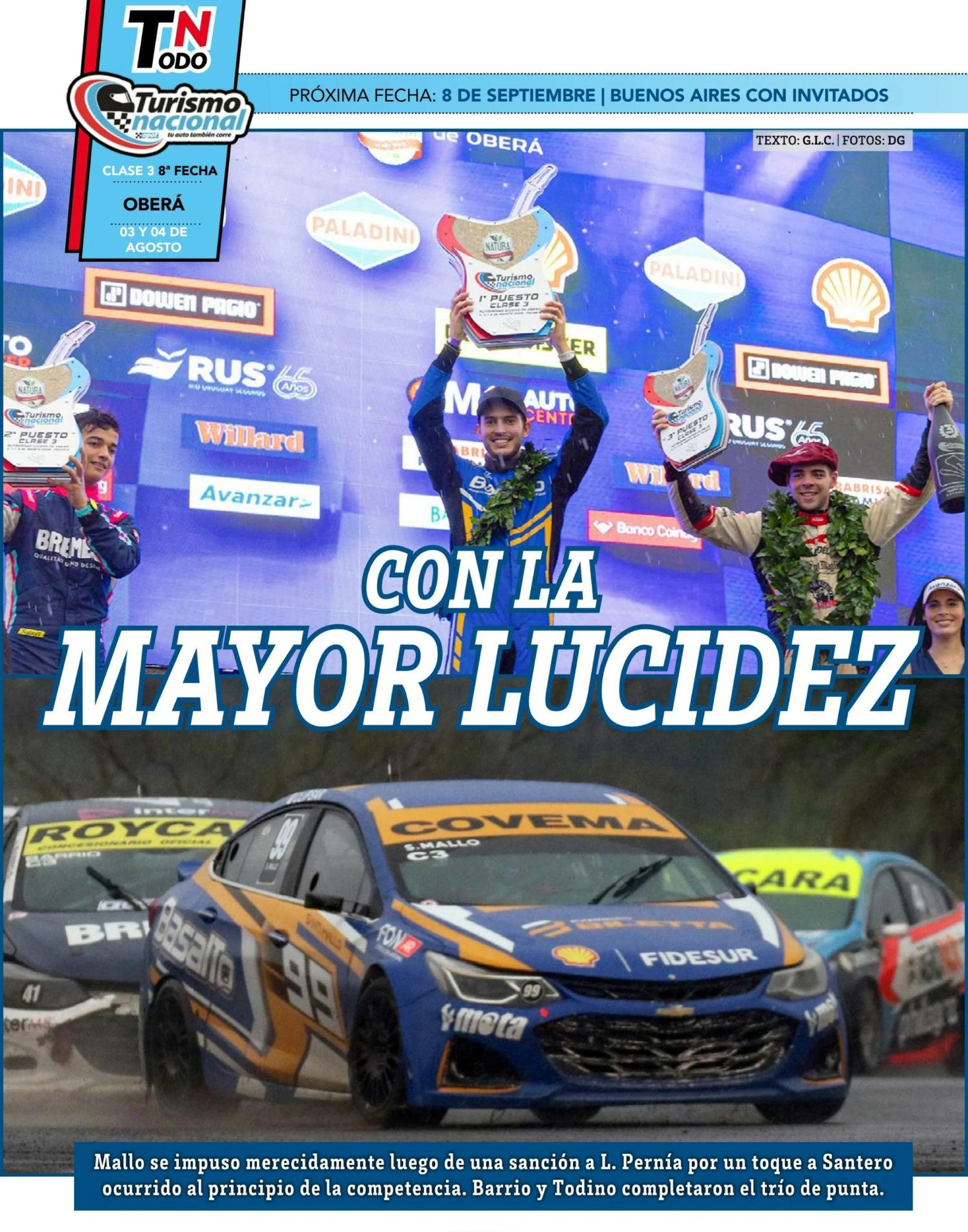
Una postal del año 2009 en TC Pista. Por ese entonces todavía se realizaban presentaciones en el Club Atlético Puerto Nuevo para que los fierreros conocieran el auto y participarán de sorteos para ir a las carreras, con el fin recaudar fondos y solventar el presupuesto.



ChangoMâs
Mâs AUTO CENTER
LA CARRERA DE LOS
200
PILOTOS
Turismo nacional
ENTRADA LIBRE Y GRATUITA
EVENTO SOLIDARIO
6 - 7 Y 8 SEPTIEMBRE
COLABORA CON ALIMENTOS NO PERECEDEROS
NOVENA FECHA
AUTODROMO OSCAR Y JUAN GALVEZ
EVENTO SOLIDARIO
Buenos Aires Ciudad
RUS
APAT
ACTC
DOWEN PAGIO
CRUZ ROJA ARGENTINA

PRÓXIMA FECHA: 8 DE SEPTIEMBRE | BUENOS AIRES CON INVITADOS

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG



CON LA MAYOR LUCIDEZ

Mallo se impuso merecidamente luego de una sanción a L. Pernía por un toque a Santero ocurrido al principio de la competencia. Barrio y Todino completaron el trío de punta.

La carrera arrancó con Julián Santero largando desde la pole y Santiago Mallo (ganador de la tercera serie) en el segundo lugar de la grilla, quien lo escoltó durante los metros iniciales. Enseguida, Leonel Pernía (vencedor del primer parcial) dejaba atrás al cordobés, que pese a eso comenzaba a enhebrar con paciencia su carrera, mientras pasaba a contener el ataque de Jorge Barrio. Mientras, detrás, la pelea por el quinto lugar la daban Germán Todino, Andrés Jakos y Carlos Okulovich.

Apenas pasaron dos vueltas para que el puntero le cediera la vanguardia a Mallo, antes de finalizar su carrera en boxes. El polémico abandono se produjo tras una arriesgada maniobra de superación que intentó Pernía, propinándole con su auto un certero golpe al Toyota: el impacto fue de la mitad hacia atrás y provocó la torcedura de la rueda trasera. Santero, con el auto ingobernable, se volvió contra el del puntero del certamen y este, tras esquivarlo, pasó de puntear unos metros a ocupar el tercer puesto.

Mallo comandaba la carrera mientras la lluvia incrementó su intensidad, escapando del nuevo segundo, Barrio, quien a su vez circulaba con 7/10 de luz sobre Pernía. En la cuarta vuelta, el tandilense recuperó su lugar de escolta. En la séptima apareció la bandera tricolor por el vuelco de Matías Cohen y, al momento del relanzamiento, las condiciones de pista seguían empeorando.

En el relanzamiento, Pernía superó a Mallo y, cuando Barrio buscaba imitarlo para acceder a la segunda colocación, se vio sacudido por un golpazo de Jakos, quien frenó contra el paragolpe del Cruze y terminó fuera de pista. La carrera volvió a neutralizarse, ahora con 14 vueltas. Luego de la nueva reanudación Pernía, S. Mallo y Barrio se escaparon sin inconvenientes. Las condiciones de pista incidieron para que enseguida apareciera el Pace Car por tercera vez. En esa instancia, los Comisarios Deportivos le avisaron a Pernía que era pasible de una sanción por aquella maniobra del comienzo con Santero y entró a boxes. De esta manera llegó el triunfo de Mallo, con el tiempo de la competencia vencido y con el auto de seguridad en pista.

El ganador comentó: *"Fue la carrera más difícil de mi vida. Tengo una felicidad enorme por este resultado, logrado bajo una condición muy exigente. Me costó sostener la pelea por la punta con Pernía, quien no cejó en su asedio hasta que me superó. Con los de atrás estaba más tranquilo porque podía mantener una buena diferencia. Poco antes de la salida del auto de seguridad me avisaron que, posiblemente, Leonel iba a ser excluido, por lo que me calmé y me enfoqué en mantenerme con el auto sobre la pista"*.

Barrio, por su parte, se retiró satisfecho aunque con dudas: *"Hicimos una muy buena carrera. Pudimos mantener la posición en condiciones de pista extrema y la saqué barata cuando Jakos me desestabilizó. Como usuario de Chevrolet nos falta una eternidad: si bien terminó ganando un auto de la marca y yo quedé segundo, este resultado no puede ser tomado en cuenta como la única referencia. Hay que evaluar los entrenamientos, las clasificaciones y analizar el reglamento en función de las fechas finales. No puede ser que un auto con 45 kilos esté adelante en todas las fechas todo el tiempo. Nosotros llegamos al final de la carrera en el podio pero renegamos bastante con la falta de potencia en el motor. Santiago fue un merecido ganador aunque hay que seguir trabajando mucho"*.

Todino quedó conforme: *"Fue una carrera peleada. El estado de la pista por la lluvia la hizo más difícil pero pudimos avanzar dos posiciones. No había corrido nunca en Oberá y me sorprendió la técnica de manejo que exige esta pista. Pudimos alcanzar el podio y sumar fuerte en la pelea por el campeonato después de haber tenido un auto firme todo el fin de semana"*.

Momento exacto del golpe de Pernía a Santero en la primera curva. Luego sobrevino la polémica en boxes con acusaciones de uno y otro bando.



Barrio (2°), atendido por Febase Performance, escaló al segundo lugar del certamen: es el primer piloto en la tabla anual que ya obtuvo la victoria que lo habilita a pelear el título.



Todino (3°) volvió a demostrar su calidad y su habitual entrega, manteniéndose en carrera sin caer en excesos que lo bajaran del podio.



Chapur avanzó hasta la 6° posición por mérito propio y algunos rivales que entraron a cambiar neumáticos.



Clasificación: Jakos (1;54.850)
Series: Pernía L., Santero y Mallo S.

FINAL (17V)

Pos.	Num.	Piloto	Marca	Tiempo / Dif.
1°	99	Mallo, Santiago	Cruze	41;13.880
2°	41	Barrio, Jorge	Cruze	a 0.872
3°	56	Todino, Germán	Corolla	a 2.021
4°	4	Teti, Jerónimo	Cruze	a 2.717
5°	113	Pezzini, Fabricio	Corolla	a 4.379
6°	6	Chapur, Facundo	Focus	a 6.803
7°	55	Mallo, Manuel	Cruze	a 7.286
8°	231	Urcera, José Manuel	Focus	a 8.035
9°	118	Garcia, Antonino	Corolla	a 9.253
10°	11	Domenech, Alfonso	Virtus	a 9.713
11°	78	Gómez, Sebastián	Corolla	a 10.713
12°	111	Blotta, Renzo	Corolla	a 11.600
13°	10	Muñoz Marchesi, M.	Focus	a 12.218
14°	84	Canela, Juan I	408	a 13.777
15°	30	Ciaurro, Miguel	Corolla	a 15.321
16°	7	Gassmann, Joel	Cruze	a 16.521
17°	155	De Brabandere, A.	Focus	a 21.187
18°	144	Vicino, Lucas	Corolla	a 23.338
19°	72	Tedeschi, Lucas	Focus	a 24.893
20°	12	Franetovich, Ever	Focus	a 25.010
21°	35	Pozner, Thomas	Tipo	a 1 vta.
22°	114	Signorelli, Matías	Corolla	a 1 vta.
23°	8	Castellano, Jonatan	Cruze	a 1 vta.
24°	14	Yannantuoni, Fabián	Tipo	a 2 vtas.
25°	82	Okulovich, Carlos	Vento	a 3 vtas.
26°	85	Pernía, Tiago	Civic	a 3 vtas.
27°	122	Jakos, Andrés	Corolla	a 6 vtas.
28°	77	Cohen, Matías	Focus	a 10 vtas.
29°	5	Iansa, Gastón	Focus	a 13 vtas.
30°	68	Santero, Julián	Corolla	a 15 vtas.
31°	16	Carducci, Leandro	Focus	a 15 vtas.
32°	22	Larrauri, Leonel	Civic	a 16 vtas.

PR: 108,354 km/h. **RV:** Pezzini, en la 2, en 1:57.403 a 134,307 km/h. **EXC:** Pernía, L. por toque a Santero. **A:** Jakos por toque a Barrio y Okulovich por toque a Chapur. **NRP:** Merlo.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Ptos.
1°	Pernía, Leonel	213
2°	Barrio, Jorge	170
3°	Teti, Jerónimo	165
4°	Domenech, Alfonso	162
5°	Jakos, Andrés	155
6°	Gassmann, Joel	140
7°	Todino, Germán	136
8°	Chapur, Facundo	124
9°	Urcera, José M.	122
10°	Yannantuoni, F.	121
11°	Vicino, Lucas	115
12°	Mallo, Santiago	105
13°	Castellano, Jonatan	103
14°	Muñoz Marchesi, M.	100
15°	Iansa, Gastón	95
16°	Merlo, Javier	81
17°	Okulovich, Carlos	80
18°	Franetovich, Ever	79
19°	Mallo, Manuel	77
20°	Larrauri, Leonel	75
21°	Gómez, Sebastián	75
22°	Signorelli, Matías	58
23°	Cravero, Matías	55
24°	Pezzini, Fabricio	53
25°	Santero, Julián	51
26°	Carducci, Leandro	38
27°	Blotta, Renzo	34
28°	Marques, Facundo	31
29°	García, Antonino	31
30°	Ciaurro, Miguel	29
31°	Pernía, Mariano	23
32°	Garbiglia, Cristian	22
33°	Canela, Juan I.	21
34°	Pernía, Tiago	21
35°	Cohen, Matías	17
36°	Pozner, Thomas	16
37°	Luna, Roberto	12
38°	Tedeschi, Lucas	10
39°	Riva, Franco	7
40°	Pipkin, Juan	6
41°	Noceti, Diego	5
42°	Geymonat, Mauricio	1

* Cantidad de triunfos



Otro destacado trabajo de Pezzini, 5° a bordo del Toyota Corolla de la Scudería Prema.



Domenech (10°) recuperó varios lugares en la final, después de haber finalizado 7° en su serie.



Buen debut de De Brabandere con el Focus del Crucianelli GC Competición: 17°.

CLASE 2 8ª FECHA

OBERÁ

03 Y 04 DE AGOSTO

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG



DE MENDOZA VENGO...

Antolín ganó su primera carrera en la categoría con el 208 preparado en su taller de San Rafael junto a su hermano Matías y su padre Daniel. Detrás arribaron Rotondo y T. Martínez.

Gonzalo Antolín, que el sábado también había ganado la serie, se impuso en la final con un auto preparado íntegramente en el taller familiar (más el asesoramiento externo de Gabriel Rodríguez). Lo hizo en un trazado desconocido para él. El ganador compartió la primera fila con Thiago Martínez, seguidos por Ramiro Cano, Francisco Coltrinari, Facundo Rotondo, Maximiliano Bestani, Juan Martín Eluchans, Marco Veronesi, Joaquín Cafaro y Sebastián Pérez.

Si bien el mendocino quedó patinando con su auto en la partida y perdió en el pique, sorprendió cómo lo superó Martínez, quien se fue adelante pese a los 40 kilos de lastre en su Toyota. Coltrinari avanzó al tercer lugar después de que Cano mordiera un poco la banquina; sin embargo, abandonó -rumbo a la última curva del circuito- por una falla en el auto. Lo mismo le sucedía a Ramiro, mientras hacía su ingreso el Auto de Seguridad.

Con cinco vueltas cumplidas, en el tránsito de la curva uno, Antolín pudo superar en aceleración a Martínez, que pocos metros después perdería también la segunda colocación con Rotondo. Lo propio hizo en la vuelta siguiente Eluchans, dejando al campeón en cuarto lugar, un retraso que a esa altura desnudaba la influencia de los kilos por los desniveles del trazado.

Transcurrida una decena de giros, antes de la segunda intervención del Pace Car, comandaban la prueba Antolín, el tucumano Rotondo, Eluchans, Martínez y Bestani. La reanudación tuvo lugar en la bajada de la recta principal y Antolín no tuvo complicaciones para sostener la diferencia que tenía antes de la interrupción, mientras Eluchans se pasó un poco en un frenaje (por un toque de Martínez) y resignó la tercera plaza. De allí en más no hubo cambios posicionales entre los cuatro primeros.

Tras la ceremonia del podio, el ganador tuvo palabras de agradecimiento a su familia y a los chicos del taller: *"El auto anduvo excelente, esta vez no me hizo renegar y logramos un gran resultado. Funcionó bien desde el segundo entrenamiento, ahí supe que estábamos para ganar. Hice una mala largada y debo practicar más porque venimos alternando buenas y malas. Después de las primeras vueltas notaba como le pesaban los kilos y su auto era más lento en las aceleraciones. Traté de no perder contacto con Thiago y no quería esperar mucho para pasarlo. No lo molesté en el relanzamiento porque podría complicarnos. Así pude salir mejor a la recta y superarlo enseguida. Me dio una gran satisfacción medirme con el mejor piloto de la categoría. Trabajamos para ganarle y haberlo logrado fue muy difícil. Tuve un auto contundente y lo pudimos aprovechar".*

Rotondo, de gran parcial el sábado, y con la confianza suficiente en su auto, señaló: *"No me alcanzó para ganar pero me fui contento de Oberá. Quise el triunfo hasta la última vuelta pero Antolín tenía más que yo, venía bastante rápido y con mejor ritmo. Fue un gran resultado y laburamos mucho para este segundo puesto. Tuvimos la posibilidad de ganar después del relanzamiento, en esa maniobra con los dos punteros a la par. Agarré una buena succión en la recta y, si bien entré rápido a la curva uno, no pude quedar primero. Me ilusioné con la última entrada del Auto de Seguridad, aproveché para enfriar los frenos y las gomas, pero no pudo ser... Igual quedé conforme".*

Por último, el puntero del torneo analizó: *"Finalmente pudimos llevarnos un podio. Largamos bien, al igual que en la serie, y en la final aguantamos hasta donde nos dio el auto. En la primera parte iba primero pero después me pasaron en la recta. Terminamos lo más adelante posible: no cometí ningún error aunque se notaron los kilos".*

Tras ganar tres posiciones, Rotondo (2°) cosechó su 1° podio en la división con el Onix del JPM Racing.



T. Martínez (que en 2025 correrá en C3) sacó más ventaja en la punta del torneo: arribó a Oberá con 81 puntos y llegará a Buenos Aires con 99.

Buen trabajo del uruguayo Cafaro, quien arribó sexto tras partir en novena posición.



Bestani (5°) cumplió una buena actuación; corrió en un pelotón exigente y sumó buenos puntos, esperando por más potencia en las próximas fechas.



Clasificación: Martínez, T. (1;59.298)
Series: Martínez, T., Antolín y Cano.

FINAL (15V)

Pos.	Num.	Piloto	Marca		Tiempo / Dif.
1°	29	Antolin, Gonzalo	208		35;14.476
2°	16	Rotondo, Facundo	Onix	a	1.489
3°	1	Martínez, Thiago	Etios	a	2.806
4°	150	Eluchans, Juan Martín	Yaris	a	4.828
5°	20	Bestani, Maximiliano	Trend	a	7.454
6°	85	Cafaro, Joaquín	Etios	a	7.592
7°	17	Pastori, Juan Pablo	Yaris	a	8.307
8°	99	Damiani, Bautista	Yaris	a	8.309
9°	95	Balerini, Santino	208	a	8.934
10°	14	Veronesi, Marco	Yaris	a	9.128
11°	6	Petracchini, Lucas	Trend	a	9.304
12°	124	Sala, Mariano	Etios	a	10.235
13°	7	Pérez , Sebastián	Etios	a	10.236
14°	53	Luques, Federico	Yaris	a	10.965
15°	147	Dianda, Marco	Fiesta	a	11.654
16°	65	Lepphaille, Julián	208	a	12.497
17°	82	Chialvo, Martín	Etios	a	18.148
18°	132	Casais, Diego	208	a	18.511
19°	77	Urquiza, Emiliano	Etios	a	23.675
20°	46	Fernández, Aaron	March	a	24.964
21°	92	Detienne, Javier	208	a	28.368
22°	51	Kirstein, Damián	208	a	30.243
23°	100	Canteli, Lucas	Etios	a	35.575
24°	165	Urrutia, Juan Pablo	Fiesta	a	35.576
25°	26	D'Amico, Andrés	March	a	1 vta.
26°	93	Mura, Martín	March	a	1 vta.
27°	75	Grippo, Pedro	Etios	a	1 vta.
28°	23	Guevara, Marcelo	March	a	1 vta.
29°	111	Ricciotti, Joaquín	Trend	a	2 vtas.
30°	44	Damiani, Juan Manuel	Yaris	a	2 vtas.
31°	18	Blasig, Martín	Etios	a	4 vtas.
32°	123	Martínez, Alejandro	March	a	4 vtas.
33°	8	Cravero, Alejo	208	a	5 vtas.
34°	42	Robledo, Santiago	Yaris	a	5 vtas.
35°	32	Bustos, Bautista	Fiesta	a	6 vtas.
36°	97	Pace, Bruno	Etios	a	6 vtas.
37°	15	Fernández, Marcos	March	a	6 vtas.
38°	25	Borgiani, Alejo	Etios	a	6 vtas.
39°	91	Beitía, Iñaki	Yaris	a	7 vtas.
40°	38	Vaira, Cristian	Etios	a	9 vtas.
41°	98	Reinoso, Braian	Trend	a	10 vtas.
42°	22	Coltrinari, Francisco	208	a	14 vtas.
43°	69	Cano, Ramiro	Trend	a	14 vtas.
44°	79	Calderón, Andrés	Etios	a	14 vtas.

PR: 111,857 km/h. **RV:** Antolín, en la 13, en 2:00.060 a 131,334 km/h. **A:** Fernández M. por toque a Martínez A., Fernández A. por toque a Urquiza y Veronesi por toque a Pastori. **R:** Pérez S. por MP a Sala, Detienne por toque a Ricciotti y Urrutia por MP a Cantelli. **NRP:** Chas.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Ptos.
1°	Martínez, Thiago	260
2°	Damiani, Bautista	161
3°	Bestani, Maximiliano	158
4°	Pastori, Juan Pablo	150
5°	Veronesi, Marco	150
6°	Eluchans, Juan M.	142
7°	Cravero, Alejo	139
8°	Cafaro, Joaquín	135
9°	Antolín, Gonzalo	131
10°	Ortega, Pablo	119
11°	Coltrinari, Francisco	117
12°	Cano, Ramiro	113
13°	Sala, Mariano	103
14°	Lepphaille, Julián	100
15°	Borgiani, Alejo	86
16°	Robledo, Santiago	83
17°	Petracchini, Lucas	81
18°	Fernández, Marcos	77
19°	Vaira, Cristian	64
20°	Beitía, Iñaki	62
21°	Pérez, Sebastián	60
22°	Rotondo, Facundo	51
23°	D'Amico, Andrés	46
24°	Balerini, Santino	43
25°	Dianda, Marco	43
26°	Luques, Federico	38
27°	Pace, Bruno	26
28°	Grippo, Pedro	25
29°	Casais, Diego	24
30°	Reinoso, Braian	24
31°	Canteli, Lucas	24
32°	Ricciotti, Joaquín	19
33°	Torrisi, Alejandro	16
34°	Bastidas, Exequiel	16
35°	Battini, Elías	16
36°	Scordia, Gabriel	15
37°	Calderón, Andrés	11
38°	Aramburu, Tomás	11
39°	Tillitu, Guillermo	10
40°	Damiani, Juan M.	9
41°	Kirstein, Damián	9
42°	Chialvo, Martín	9
43°	Cangelaro, Miguel	7
44°	Chas, Matías	6
45°	Fernández, Aaron	5
46°	Ayala, Agustín	5
47°	Urquiza, Emiliano	4
48°	Signorelli, Gonzalo	4
49°	Blasig, Martín	4
50°	Guevara, Marcelo	2
51°	Martínez, Alejandro	2

* Cantidad de triunfos

Damiani, escolta de Martínez en el campeonato, fue 6° en su serie y avanzó varias posiciones hasta culminar 8°.



Balerini accedió a la 9° colocación y obtuvo, hasta acá, su mejor resultado de la temporada.



Dianda se recuperó de un abandono en la serie (fue perjudicado en una maniobra por Robledo) y se posicionó 15° en la final.





Camardello, Fara (2°) y Pérsico, el podio de la carrera inicial.

Reparto de Camardello y Memmo

Memmo, Camardello y Chiovetta, los integrantes del segundo podio.

Ambos pilotos alcanzaron el triunfo tras dos interesantes competencias que los mantienen luchando por el campeonato.

La primera de las carreras fue cambiante desde el inicio. Malek Fara, que largaba desde la "pole", no vio el semáforo y fue superado rápidamente por Brian Camardello, a su vez asediado por Jerónimo Memmo. Este último tuvo su oportunidad tras el ingreso del Auto de Seguridad, cuando logró quebrar por unos metros la línea de su rival, quien recuperó la vanguardia hasta la bandera de cuadros. Fara, en extraordinaria remontada, quedó 2° y Lucas Pérsico completó el podio. Luego se ubicaron Federico Fucci, Memmo, Agustín Siri, Morena Moix (debutante), Gastón Bernatta, Dante Rubiera (debutante) y Fabián Santagati, cerrando el top ten inicial.

En la segunda, Memmo tuvo su revancha imponiéndose tras partir desde la segunda fila. En pocas vueltas, el líder pasó a ser escoltado por Camardello y Mario Chiovetta, de gran remontada y ganador entre los pilotos de la "Copa Master". El trío cruzó en ese orden la línea de meta, seguidos por Fara, Fucci, Matias Pascual (su mejor ubicación), Federico Loria, Adrián Bernatta -por delante de su hijo Gastón- y Jorge Molina, quien cerró el top ten.

Los primeros tres del campeonato son: Camardello con 214 puntos, Memmo a 50 puntos y Fara a 56.



Camardello lidera el torneo con 50 puntos de ventaja sobre Memmo, cuando se ponen en juego un máximo de 46.



La debutante Morena Moix sumó un prometedor 6° puesto en la prueba inicial.



7° FECHA | LA PLATA | **10 Y 11 DE AGOSTO**



Tonlorenzi, nuevo ganador del año

El triunfador devolvió a la marca Torino a lo más alto del podio. Fue escoltado por Villamayor y Zubía.

Con estos resultados el campeonato tuvo varios reposicionamientos. Facundo Barnetche logró, a lo largo de la serie y la final, avanzar lo suficiente en función de mantener el liderazgo y un colchón de puntos con respecto a Máximo Tonlorenzi quien, tras su victoria, escaló hasta el 2° lugar del torneo. Tonlorenzi alcanzó la punta del pelotón en el inicio de la carrera por delante de Nicolás Villamayor (que largó desde la primera posición), mientras detrás de ellos lograba ubicarse Gonzalo González. Con el pasar de las vueltas, José Luis Newing y Antonio Bartucci presentaban batalla a González; más atrás, Ricardo Zubía, Barnetche y Marcelo Serrano también conformaban un entretenido pelotón junto a Santiago Sexe.

Después del ingreso del Auto de Seguridad por un despiste de Martín Taddeo, se mantenían adelante Tonlorenzi, Villamayor y Bartucci, quien cedió el podio al despistarse en el último giro, dejándole ese lugar a José Luis Newing (luego sancionado por los Comisarios Deportivos), tomando la ubicación, finalmente, Zubía. Luego se ubicaron: 4° González, 5° Barnetche, 6° Serrano, 7° Sexe, 8° Gabriel Grijniewicz, 9° Juani Eguía, 10° Olmos-Guevara, etc., todos con 10 vueltas.

Campeonato: Barnetche, 176 puntos; Tonlorenzi, 162; Zubía, 160; Villamayor, 160; González, 153; Grijniewicz, 139; Sexe, 128; Bartucci, 125; Roma, 120; Olmos-Guevara, 113; etc.

El triunfo de Tonlorenzi llegó después de trabajar con el diferencial del auto en el banco de rodillos, donde recuperaron 10 caballos de potencia.



Con su 5° puesto en la final, Barnetche se posiciona en la cima del torneo.



Juani Eguía completó las 10 vueltas de la competencia asegurándose la 9° posición.



Taddeo se ubicó expectante en la novena posición de largada pero un despiste en la quinta vuelta le impidió redondear el buen trabajo hecho hasta ahí.



PRÓXIMA FECHA: **1° DE SEPTIEMBRE EN LA PLATA.**





INSTANTÁNEAS

TC | 10° FECHA | BUENOS AIRES – 17 Y 18 DE AGOSTO



El intendente de Campana, Sebastián Abella, y su hermana Elisa, recibieron a Agostina Hein, la nadadora local que con 16 años se lució en los JJ. OO. en París.



"Juanto" Catalán Magni no pudo correr la final pero un colaborador sí hizo ensayos aerodinámicos.



Emocionado, Ledesma posa junto a Willy Jaime y Gustavo Romano, por sus 400 carreras en TC.



Gastón Mazzacane fue involuntario protagonista de un espectacular accidente. Por suerte solo fue un susto sin consecuencias físicas.



El "Bochita" Ciantini recibió la buena onda de varios allegados en la grilla y no podía faltar el de Andrea, su coach deportiva.



La sangre y el deporte los mantiene más unidos que nunca a "Nacho" Fain y "Pelé", su papá.



FOTOS: BH Y ACTC



Salerno (Torino), Ardusso y M. Di Palma (Chevy violeta) pasan por la recta en un nuevo homenaje al "Flaco" Traverso.



Vaya otro Toro para el "Domador" Fain, una réplica realizada en 3D por Fernando.



Kevin Candela y buena parte de su equipo estuvieron pendientes también del Día de la Niñez junto al pequeño Felippo.



El RUS Med Team preparó varias sorpresas para los nenes y quién mejor que Matías para entregar los dulces acompañado por las promotoras.



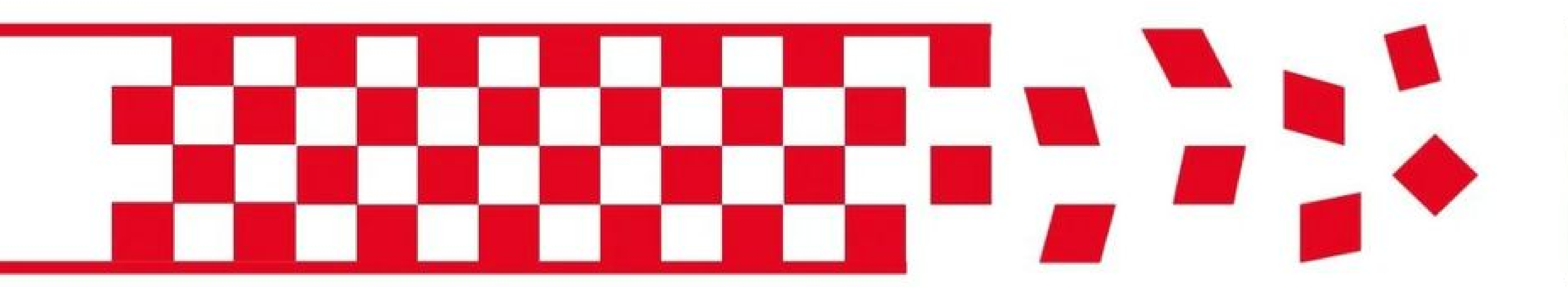
El último baile del "Gurí" y Ortelli en TC. ¿Será... o habrá otra ocasión especial para salir a pista?



TEXTO: D. C. | FOTOS: BH

NO HAY DOS SIN TRES

Azar se aseguró su segunda victoria consecutiva, y tercera de la temporada, ante el inesperado retraso de Palazzo. Lo escoltaron Barrio y Salse. Olmedo ganó la Etapa Regular.





Los primeros tramos fueron movidos: Hernán Palazzo, ganador de la serie más veloz, mantuvo la cuerda en los metros iniciales y Jorge Barrio (su competidor en la primera fila) lo dejó doblar adelante con prolijidad. Atrás, Joaquín Ochoa -quien protagonizó un vertiginoso comienzo- pulseó por el tercer lugar a Juan Manuel Tomasello y, posteriormente, hizo lo propio con Barrio, adelantando del cuarto al segundo puesto en la primera vuelta.

Adelante, Palazzo había sacado una diferencia grande en dos vueltas de carrera pero el rionegrino comenzó a acortar la distancia, mientras a Barrio se le venía Diego Azar, que había superado a Tomasello.

La lucha por el segundo lugar era entre Ochoa, Barrio y Azar, mientras Jerónimo Teti dejaba de pertenecer al top ten por problemas en su auto. Dos vueltas después, Ochoa se pasó de largo en el frenaje de la chicana por una pinchadura, (llegó a boxes con el neumático delantero derecho averiado) y no pudo completar todas las vueltas de carrera.

Antes de cumplirse media competencia Palazzo era seguido por Azar, Barrio y Sebastián Salse. La diferencia entre el líder y su escolta era grande: 2s3/10, pero dos giros después, Azar le acortaba uno. De todas formas, el puntero estabilizó la distancia en las siguientes vueltas, hasta que en la decimotercera ronda se hizo visible un nuevo recorte de Diego, quien achicó otro medio segundo.

La sorpresiva definición llegó a dos vueltas y media del final, cuando problemas en la caja del líder le dejó servido el triunfo a Azar, que de todos modos ya estaba a la cola del Chevrolet que había punteado un poco más de 17 vueltas. Palazzo detuvo la marcha a cero, pudo engranar de nuevo los cambios y siguió en carrera, aunque lamentablemente perdió los 15 puntos que otorga la Etapa Regular al comienzo de la Copa de Plata.

Azar, que arrancará la Copa de Plata al tope de las posiciones, comentó: *"Obtuvimos otro gran triunfo aunque soy consciente de que, si Palazzo hubiese terminado la carrera, creería que no iba a poder pasarlo porque hasta ahí mostraba un rendimiento superior. Fui avanzando con un buen auto, ganando posiciones cada vez que se molestaban adelante. Al final intercambiamos algunas palabras con Barrio, vino a quejarse por una maniobra y está todo bien. Son carreras, él es un gran compañero y lo que pasa es que terminó un poco caliente porque perdió un mano a mano".*

Barrio, por su parte, expresó: *"Logramos un resultado muy importante, subimos al podio y se nos escapó el triunfo. Creo que teníamos el mejor auto de la carrera. Funcionaba muy bien en las curvas pero en los tramos largos de recta penábamos un poco. Sobrevivimos a una carrera complicada: me pasó bien Ochoa al comienzo y después, al despistarse, me tapó un poco. No me*

BUENOS AIRES

10ª FECHA -17 Y 18 DE JULIO



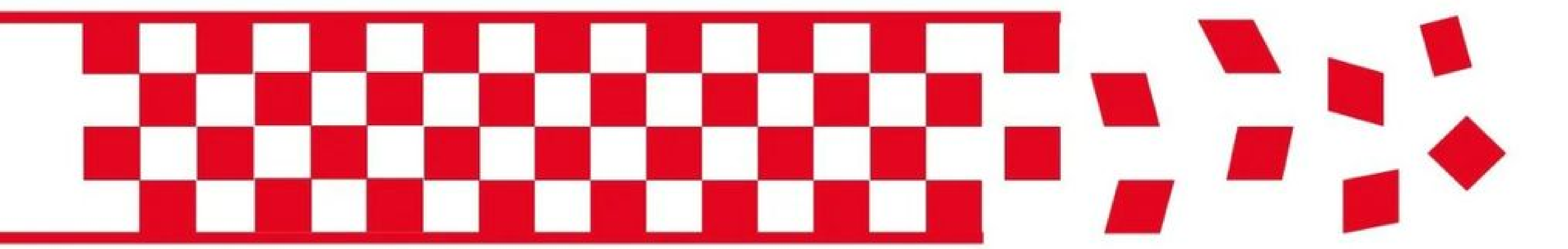
Barrio continúa buscando su primera victoria en la división; por ahora, el segundo puesto es su mejor resultado en una final.



Salse partió desde la 5° ubicación y avanzó con el Dodge del SAP Team hasta conseguir su primer podio en la categoría.



Mejor resultado de Calvani (4°) en sus nueve carreras en la categoría: los 34,5 puntos que sumó lo elevaron al 23° puesto del torneo.





gustó una maniobra de Azar con Javier Manta, cosa que le reclamé cuando bajé del auto porque me perjudicó. Agradezco a todo el Canning Motorsports y mis sponsors por seguir bancando".

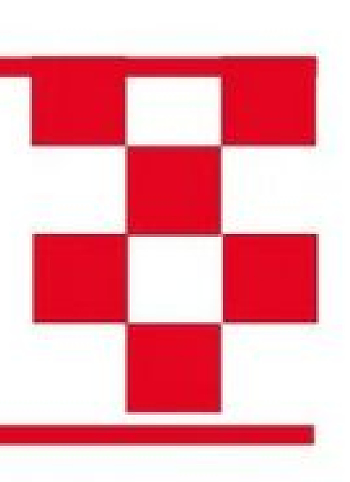
Salse, que viene de ganar en TC Pista Pick Up, no podía ocultar su satisfacción: *"Fue una alegría enorme porque además este gran resultado significó mi primer podio en TC Pista. El mérito es compartido con todo el equipo, que trabajó incansablemente después del fuerte golpe en San Juan. El sábado no había podido entrenar por problemas de caja y nafta, por lo que haber coronado un fin de semana de mucho trabajo con este podio es increíble. El panorama empezó a cambiar a la hora de clasificar. El auto andaba muy bien, hicimos un cambio en el chasis para la carrera que nos permitió redondear un gran resultado, pero quiero destacar que nada de esto hubiese pasado sin el excelente trabajo del equipo".*



Olmedo se recuperó de un error en su serie y avanzó desde la 28° a 18° posición para imponerse agónicamente en la Etapa Regular, tras el retraso de Palazzo.


Los 12 pilotos de la Copa de Plata posan junto a Juan Carlos Lucio Godoy (RUS). De izq. a der.: arriba Castro, Palazzo, Azar, Scialchi, Fain, Impiombato y Canapino; abajo Gandulia, Tomasello, Olmedo (ganador Etapa Regular), Barrio y Moscardini.







Después de puntear poco más de 17 giros, Palazzo se retrasó por un problema en la caja y no pudo ganar la Etapa Regular tras finalizar 19°, una posición detrás de Olmedo.



Fain (11°), que ya ganó en la octava fecha, largó 18° y fue el último en la lista de clasificados a la Copa de Plata.



Leguizamón arribó 10° con buen ritmo, tres posiciones delante de su lugar de largada.

NÚMEROS TC PISTA | 10° FECHA | BUENOS AIRES - 17 Y 18 DE AGOSTO

PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca		Tiempo / Dif.
1°	119	Palazzo, Hernán	Chevrolet		01:31.375
2°	113	Lugón, Rodrigo	Ford	a	0.257
3°	178	Tomasello, Juan M.	Chevrolet	a	0.334
4°	3	Olmedo, Jeremías	Ford	a	0.399
5°	71	Calvani, Lucio	Dodge	a	0.421
6°	41	Barrio, Jorge	Chevrolet	a	0.517
7°	118	Salse, Sebastián	Dodge	a	0.526
8°	54	Ochoa, Joaquín	Dodge	a	0.577
9°	32	Markel, Damián	Dodge	a	0.687
10°	11	Canapino, Matías	Chevrolet	a	0.697
11°	9	Valle, Lucas	Dodge	a	0.772
12°	8	Impiombato, Nicolás	Chevrolet	a	0.892
13°	109	Leguizamón, Baltazar	Dodge	a	0.970
14°	20	Teti, Jerónimo	Torino	a	0.974
15°	51	Ricciardi, Thomas	Ford	a	0.987
16°	117	Abdala, Tomás	Ford	a	0.988
17°	16	Valle, Mario	Chevrolet	a	0.999
18°	140	Chansard, Gaspar	Dodge	a	1.038
19°	137	Scoltore, Juan	Chevrolet	a	1.052
20°	10	Azar, Diego	Camry	a	1.188
21°	197	Scialchi, Jeremías	Torino	a	1.221
22°	27	Reynoso, Sebastián	Ford	a	1.240
23°	21	Pilo, Juan Pablo	Ford	a	1.274
24°	131	Rasuk, José	Camry	a	1.331
25°	86	Faín, Ignacio	Torino	a	1.398
26°	23	Gandulia, Gabriel	Ford	a	1.438
27°	12	Moscardini, Nicolás	Ford	a	1.461
28°	193	Castro, Marcos	Ford	a	1.825
29°	55	Domenech, Alfonso	Ford	a	1.858
30°	101	Weimann, Alejandro	Dodge	a	1.923
31°	25	Cotignola, Luciano	Torino	a	2.181
32°	188	Jaime, Alberto	Dodge	a	2.299
33°	102	Morán, Nicolás	Ford	a	2.749
34°	131	Rasuk, José	Dodge	a	9.395

PR: 222,245 km/h. ST: Maceira, Manta y Beraldi. RT: Cotignola 6/10 (motor).

EP = Excluido parcial.	R = Recargo.	AP = Apercibimiento.	NRP = No registró paso.
PR = Promedio.	PS = Pase y siga.	RT = Recargo por técnica.	RV = Récord de vuelta.
MP = Maniobra peligrosa.	PAT = Penalización "A" técnica	ET = Excluido total.	ST = Sin tiempo.

1ª SERIE (5V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Palazzo, Hernán		07:43.448
2°	Tomasello, Juan M.	a	2.412
3°	Salse, Sebastián	a	2.995
4°	Calvani, Lucio	a	4.008
5°	Markel, Damián	a	4.312
6°	Valle, Lucas	a	5.370
7°	Leguizamón, Baltazar	a	6.171
8°	Scoltore, Juan	a	6.733
9°	Scialchi, Jeremías	a	8.002
10°	Faín, Ignacio	a	8.696
11°	Valle, Mario	a	9.680
12°	Cotignola, Luciano	a	10.005
13°	Moscardini, Nicolás	a	12.480
14°	Pilo, Juan Pablo	a	12.808
15°	Domenech, Alfonso	a	14.778
16°	Morán, Nicolás	a	21.564
17°	Manta, Javier	a	43.131
18°	Ricciardi, Thomas	a	1 vta.

PR: 219,093 km/h. **RV:** Palazzo, en la 1, en 1:32.414 a 219,746 km/h.

2ª SERIE (5V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Barrio, Jorge		10:02.012
2°	Ochoa, Joaquín	a	0.230
3°	Azar, Diego	a	1.064
4°	Abdala, Tomás	a	3.912
5°	Impiombato, Nicolás	a	3.913
6°	Teti, Jerónimo	a	4.543
7°	Reynoso, Sebastián	a	5.633
8°	Chansard, Gaspar	a	6.115
9°	Castro, Marcos	a	7.448
10°	Gandulia, Gabriel	a	7.667
11°	Jaime, Alberto	a	10.080
12°	Rasuk, José	a	10.325
13°	Weimann, Alejandro	a	10.999
14°	Maceira, Juan Ignacio	a	11.929
15°	Olmedo, Jeremías	a	24.931
16°	Lugón, Rodrigo	a	1 vta.

PR: 168,664 km/h. **RV:** Azar, en la 4, en 1:32.119 a 220,450 km/h. **NL:** Beraldi. **NRP:** Canapino. **R:** Impiombato por MP a Abdala. **A:** Canapino por toque a Olmedo.

FINAL (20V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Azar, Diego		34:29.470
2°	Barrio, Jorge	a	1.395
3°	Salse, Sebastián	a	5.274
4°	Calvani, Lucio	a	8.833
5°	Abdala, Tomás	a	9.352
6°	Markel, Damián	a	9.861
7°	Tomasello, Juan M.	a	16.309
8°	Valle, Lucas	a	16.668
9°	Chansard, Gaspar	a	18.782
10°	Leguizamón, Baltazar	a	19.911
11°	Faín, Ignacio	a	21.987
12°	Scialchi, Jeremías	a	22.674
13°	Canapino, Matías	a	22.968
14°	Cotignola, Luciano	a	24.000
15°	Valle, Mario	a	24.765
16°	Castro, Marcos	a	29.433
17°	Olmedo, Jeremías	a	30.529
18°	Palazzo, Hernán	a	30.757
19°	Pilo, Juan Pablo	a	31.195
20°	Moscardini, Nicolás	a	31.196
21°	Ricciardi, Thomas	a	31.373
22°	Jaime, Alberto	a	1:10.786
23°	Gandulia, Gabriel	a	1:23.840
24°	Impiombato, Nicolás	a	1 vta.
25°	Manta, Javier	a	1 vta.
26°	Weimann, Alejandro	a	1 vta.
27°	Rasuk, José	a	1 vta.
28°	Lugón, Rodrigo	a	6 vtas.
29°	Ochoa, Joaquín	a	8 vtas.
30°	Maceira, Juan Ignacio	a	10 vtas.
31°	Reynoso, Sebastián	a	12 vtas.
32°	Domenech, Alfonso	a	13 vtas.
33°	Morán, Nicolás	a	13 vtas.
34°	Scoltore, Juan	a	14 vtas.
35°	Teti, Jerónimo	a	14 vtas.

PR: 218,409 km/h. **RV:** Azar, en la 13, en 1:32.356 a 219,884 km/h. **RT:** Moscardini por altura.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Olmedo, Jeremías*	332
2°	Palazzo, Hernán*	325.5
3°	Tomasello, Juan M.	283.5
4°	Scialchi, Jeremías*	282
5°	Azar, Diego***	265.5
6°	Canapino, Matías*	265
7°	Barrio, Jorge	251.5
8°	Impiombato, Nicolás	242.5
9°	Moscardini, Nicolás	241
10°	Castro, Marcos	231
11°	Gandulia, Gabriel	225.5
12°	Faín, Ignacio*	225
13°	Pilo, Juan Pablo	203
14°	Ricciardi, Thomas	194
15°	Cotignola, Luciano	191.5
16°	Salse, Sebastián	186
17°	Chansard, Gaspar	185
18°	Valle, Lucas*	178
19°	Markel, Damián	174.5
20°	Ochoa, Joaquín*	171.5
21°	Lugón, Rodrigo	165
22°	Rasuk, José	161
23°	Calvani, Lucio	157.5
24°	Scoltore, Juan	152
25°	De Brabandere, A.	151.5
26°	Reynoso, Sebastián	138
27°	Teti, Jerónimo	135.5
28°	Abdala, Tomás	132
29°	Valle, Mario	123
30°	Leguizamón, Baltazar	117.5
31°	Jaime, Alberto	97
32°	Weimann, Alejandro	89
33°	Gonnet, Gerónimo	86
34°	Maceira, Juan I.	74
35°	Domenech, Alfonso	71
36°	Beraldi, Cristian	51.5
37°	Martínez, Thiago	41
38°	Manta, Javier	30
39°	Séfchek, Blas	16
40°	Morán, Nicolás	3

*En rojo, clasificados a la Copa. *En azul, los 3 del último minuto



Rasuk culminó la competencia en 27° posición y se ubica 22° en el torneo con el Camry del Coiro Competición.

COPA DE PLATA

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Azar, Diego	24
2°	Olmedo, Jeremías	23
3°	Palazzo, Hernán	8
4°	Scialchi, Jeremías	8
5°	Canapino, Matías	8
6°	Faín, Ignacio	8
7°	Tomasello, Juan M.	0
8°	Barrio, Jorge	0
9°	Impiombato, Nicolás	0
10°	Moscardini, Nicolás	0
11°	Castro, Marcos	0
12°	Gandulia, Gabriel	0

*En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón).

TEXTO: D. C. | FOTOS: BH



EL GUSTO DE REPETIR

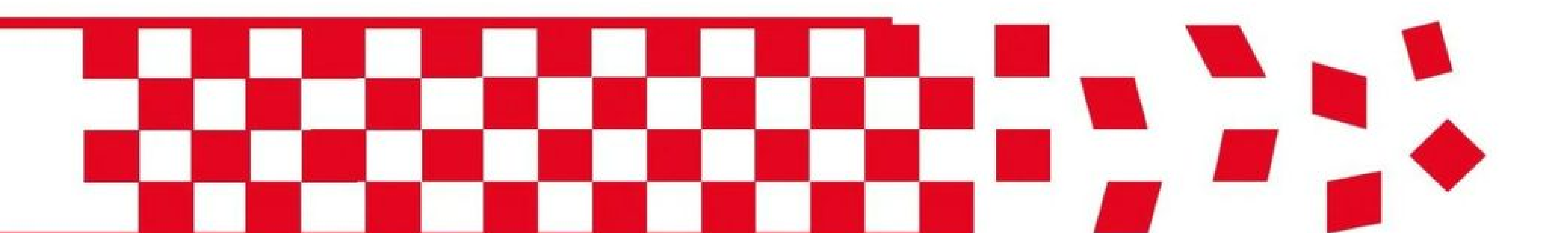
Azar se impuso en El Villicum con su Toyota después de partir en segunda ubicación, convirtiéndose en el primero que alcanza un nuevo triunfo en la temporada. Olmedo y Domenech lo acompañaron en el podio.

En la mañana del domingo, Rodrigo Lugón se había impuesto en su serie con el Ford del Fadel Memo Corse, dominando de principio a fin un parcial que lo escoltó Jeremías Olmedo. La segunda batería había sido para Juan Pablo Pilo pero fue recargado por adelantamiento en la largada y el triunfo terminó en manos de Diego Azar.

Lugón realizó una partida sin fallas y se escapó en la punta. En la octava vuelta, después de la segunda reanudación de la final, el cordobés perdió la posición con el piloto de Del Viso. Enseguida, el Ford de Lugón sufrió una falla eléctrica y se retrasó, mientras el líder era seguido por Juan Manuel Tomasello y Olmedo. Jorge Barrio (luego se retrasaría por un despiste) y Alfonso Domenech circulaban en quinta y sexta posición.

Sobre el final, Azar extendía la distancia sobre Tomasello mientras Olmedo comenzaba a achicarla con respecto al segundo. La última aparición del Auto de Seguridad (por el despiste de Baltazar Leguizamón) emparejó las diferencias y la definición de la carrera sumó un giro extra para que se terminara con velocidad plena. En el reinicio, Azar volvió a quedar adelante, luego de defender su posición aferrado a la cuerda; pero Tomasello fue superado por Olmedo y Domenech, por lo que perdió la segunda colocación.

Azar señaló: *"Se dio todo bien, como lo habíamos planeado, aunque un poco asustado tras el último relanzamiento, donde pudimos mantener la punta en la maniobra con Tomasello. En la previa, sabía que Lugón era el único que nos podía ganar. Hice una buena superación y, después, él se quedó. Era importante ganar nuevamente para entrar a la Copa de Plata con ocho puntos más. Sabía que el auto funcionaba bien, con un rendimiento de menor a mayor. Por suerte, pudimos concretar lo que*



habíamos demostrado en varias de las fechas anteriores, peleando la victoria que, ahora, pudimos plasmar nuevamente".

Olmedo comentó: *"Terminé contento porque alcanzamos el resultado que fuimos a buscar en un circuito que nos cae bien. No habíamos arrancado de la mejor manera porque al auto no le cayó bien el set de gomas que pusimos en la clasificación pero lo compensamos avanzando varias posiciones en la serie que me permitieron largar tercero en la final. De no haber intervenido el Auto de Seguridad, por el que perdí la segunda posición con Tomasello, hubiese podido pelear más de lleno por la victoria. Venía cuidándome en la primera mitad de competencia para avanzar en la segunda. Y así fue: tenía un auto en plenitud y en el último relanzamiento pude recuperar el segundo puesto cuando los dos punteros pelearon la posición entre sí".*

Domenech culminó: *"Terminé muy contento porque volvimos al TC Pista en buena forma. Regresamos después de haber corrido media temporada el año anterior y, en esta tercera carrera del año, logramos nuestro primer podio en la categoría. Agradezco el esfuerzo de mi familia, de los sponsors, al RUS Med por el auto y a los hermanos Bonelli por los motores".*



Azar logró imponer su ritmo tras defenderse con éxito del ataque final de Tomasello para lograr su segunda victoria en 39 carreras.

Clasificación: Lugón (1:42.251) | **Series:** Lugón y Azar.

FINAL (21V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Azar, Diego		42:39.444
2°	Olmedo, Jeremías	a	1.614
3°	Domenech, Alfonso	a	2.469
4°	Tomasello, Juan M.	a	2.645
5°	Scialchi, Jeremías	a	4.158
6°	Moscardini, Nicolás	a	4.575
7°	Gandulia, Gabriel	a	5.188
8°	Pilo, Juan Pablo	a	5.844
9°	Barrio, Jorge	a	6.621
10°	Chansard, Gaspar	a	6.804
11°	Cotignola, Luciano	a	7.050
12°	Castro, Marcos	a	7.338
13°	Ricciardi, Thomas	a	7.681
14°	Canapino, Matías	a	8.272
15°	Reynoso, Sebastián	a	8.733
16°	Valle, Mario	a	8.844
17°	Palazzo, Hernán	a	9.724
18°	Markel, Damián	a	10.512
19°	Rasuk, José	a	10.796
20°	Weimann, Alejandro	a	11.248
21°	Lugón, Rodrigo	a	22.004
22°	Salse, Sebastián	a	1 vta.
23°	Jaime, Alberto	a	1 vta.
24°	Leguizamón, Baltazar	a	4 vtas.
25°	Impiombato, Nicolás	a	5 vtas.
26°	Maceira, Juan Ignacio	a	8 vtas.
27°	Abdala, Tomás	a	15 vtas.
28°	Faín, Ignacio	a	16 vtas.
29°	Ochoa, Joaquín	a	16 vtas.
30°	Valle, Lucas	a	17 vtas.
31°	Teti, Jerónimo	a	21 vtas.

PR: 125,653 km/h. **RV:** Azar, en la 12, en 1:43.286 a 148,272 km/h. **NRP:** Scoltore, Calvani y Teti.



Olmedo culminó 2° después de una actuación que lo vio progresar lugares desde la serie.



Domenech (3°) ratificó el buen pie con el que reingresó a la categoría hace tres carreras junto al RUS Med Team.



Tomasello (4°) se jugó por la victoria en el final de la competencia y valió el intento, aunque fue superado por Olmedo y Domenech.



Scialchi finalizó quinto y se ganó un lugar en la Copa de Plata con una fecha de anticipación.